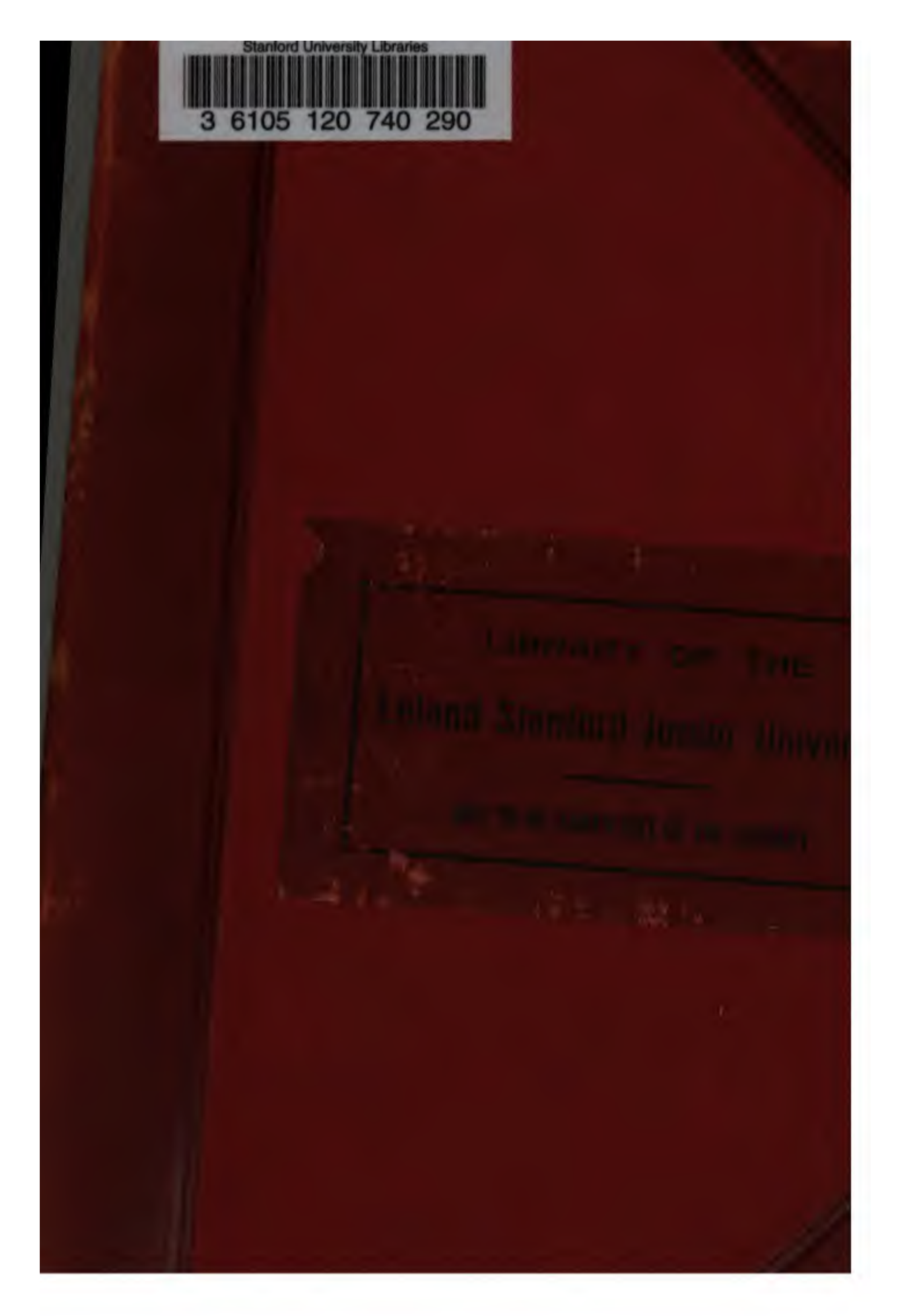
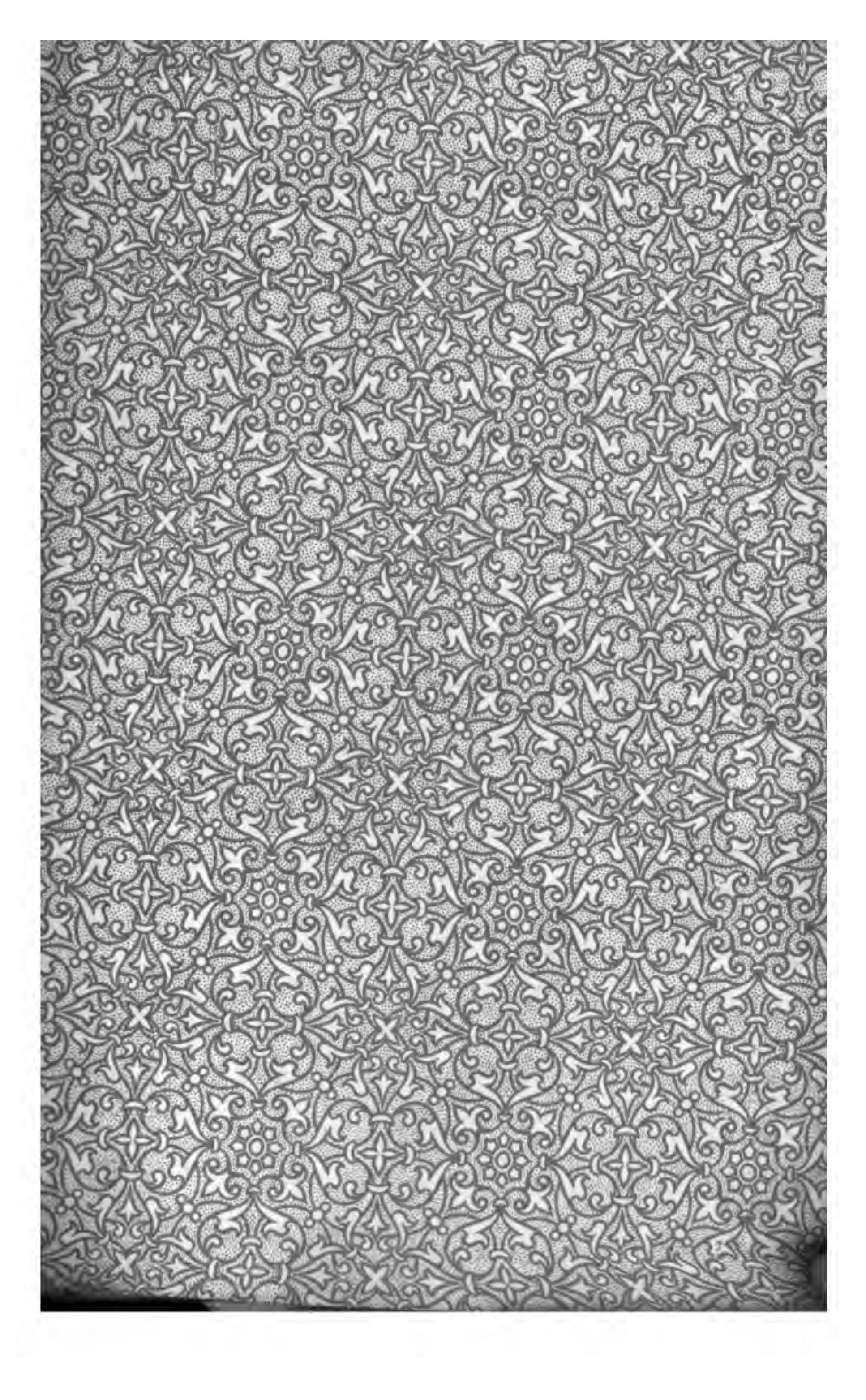

Stanford University Libraries
3 6105 120 740 290
LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior Univ





Handbuch

für den

praktischen Eisenbahnexpeditionsdienst

in Bayern.

Eine systematische Sammlung

von

Uebungsaufgaben

für die

Ausbildung im mittleren Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsdienste.

Ergänzungsband I.

Bearbeitet

von

Johann Adam Keßler, Bahnexpeditor.

Herausgegeben von der Wittwen- und Waisen-Unterstützungskassa des bayer. Verkehrsbeamten-Vereins und im Verlag der genannten Kassa.

---

3. Auflage.

München 1896.
Nationale Verlags-Anstalt, Buch- und Kunstdruckerei, Act.-Ges.



Vorwort.

In der Vorrede zur 3. Auflage wurde zugesagt, daß das Handbuch durch Erstellung von Nachträgen auf dem Laufenden erhalten werden soll, und daß diese Nachträge zugleich bestimmt sein sollen, zur Erweiterung und Verbesserung des Gesammtinhaltes zu dienen.

Auf Grund dieser Zusage wurde der gegenwärtige Ergänzungsband bearbeitet.

Der Verfasser ist indessen bei der Ordnung und Bearbeitung des Stoffes zur Ueberzeugung gekommen, daß durch die fernere Beibehaltung dieser Methode die einzelnen Bestimmungen zu sehr zerstreut und die Uebersichtlichkeit erschwert würde, und daß aus diesem Grunde die Erstellung von weiteren Nachträgen unthunlich sei. Es wird deshalb das Handbuch in seiner derzeitigen Eintheilung mit dem vorliegenden Ergänzungsbande seinen Abschluß finden. Sollte sich für die Fortführung und weitere Ausgestaltung des Buches das nöthige Interesse zeigen, dann müßte für den Aufbau des Inhaltes eine andere Form gewählt werden. Zweckentsprechend könnten die Abhandlungen über die einzelnen Dienteszweige in gesonderten Heften zusammengefaßt werden. Hiedurch würde die Uebersichtlichkeit wesentlich erhöht und außerdem der große Vortheil erreicht, daß bei Neugestaltung irgend einer Dienstesvorschrift nur der betreffende Abschnitt umzuarbeiten wäre, wie auch andererseits den Abnehmern für die Beschaffung eines solchen *einzelnen Heftes* nur eine ganz geringe Auslage erwachsen würde.

Diese Umgestaltung des Handbuches hätte aber nur nach Maßgabe des Bedürfnisses vor sich zu gehen und wäre das erste Heft erst bei dem Erscheinen einer neuen Dienstes-Instruktion von einschneidender Bedeutung (wie beispielsweise die Einführung neuer Fahrdienstvorschriften ꝛc. ꝛc.) hinauszugeben.

Für das meiner bescheidenen Arbeit bisher entgegengebrachte Interesse sage ich meinen besten Dank. Insbesondere aber gilt dieser Dank allen jenen Herren, welche mich bei der Bearbeitung des Handbuches in so liebenswürdiger und selbstloser Weise mit Rath und That unterstützt haben.

München, im April 1896.

Der Verfasser.

Inhalts-Uebersicht.

	Seite
Die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes auf den kgl. bayer. Staatseisenbahnen	5
Signal- und Weichencentralisirung	25
Hinweise zu den Ergänzungen und Berichtigungen Theil I	37
" " " " " " " II	52
" " " " " " " III	67
Ergänzungstexte zu Theil I	83
" " " II	158
" " " III	194
Inhaltsverzeichniß für das gesammte Werk (Auflage 2, Theil I u. II, Auflage 3, Theil I, II u. III und Ergänzungsband I)	215—252
Süddeutsche Eisenbahnkarte.	

Gebrauchte Abkürzungen.

Allg. Abf.-Vorschr. = Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften.
D. B. = Dienstbefehl.
E. B. I. = Ergänzungs-Band I.
F. D. J. = Fahrdienstinstruktion.
G. D. = Generaldirektion.
G. D. E. = Generaldirektions-Entschließung.
O. B. A. = Oberbahnamt.
S. O. = Signalordnung
S. W. = Sammelwagen.
S. K. W. = Sammelkurswagen.
Trp. D. B. = Transportdienstbuch.
V. O. = Verkehrsordnung.
V. O. u. A. Bl. = Verordnungs- und Anzeige-Blatt.
T. A. = Tarifanzeiger.
W. C. B. = Wagenkontrolbureau.

Die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes auf den kgl. bayer. Staats-Eisenbahnen.

Im Nachstehenden sollen die bei den kgl. bayer. Staats-Eisenbahnen über die Verladung und Beförderung der Frachtstückgüter bestehenden Vorschriften kurz zusammengefaßt und durch praktische Erläuterungen auch jenem Personale, welches nicht unmittelbar und ständig mit diesem Dienstzweige Befassung hat, näher gestattet sein.

Bevor wir auf die Schilderung der derzeitigen Ordnung eingehen, möge ein kurzer Rückblick auf die früher auf diesem Gebiete bestandenen Vorschriften gebracht werden.

Frühere stimmung

Bis zum Jahre 1891 war für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes in Bayern die Instruktion für die Benützung der Sammelzüge vom Jahre 1876 maßgebend.

In dieser Instruktion waren hinsichtlich der Verladung und Be-

Druckfehler-Berichtigung.

1) Auf Seite 5 hat sich in Folge Verwechslung einer eingeschriebenen Korrektur ein Druckfehler eingeschlichen. Die zwei letzten Worte des ersten und zweiten Satzes wurden vertauscht und hat dementsprechend der Schluß des ersten Satzes zu lauten:

„gebracht werden"

und jener des zweiten Satzes:

„gestattet sein."

2) Die Ueberschrift auf Seite 37 hat

Theil I

statt Theil II zu lauten.

Inhalts-Uebersicht.

	Seite
Die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes auf den kgl. bayer. Staatseisenbahnen	5
Signal- und Weichencentralisirung	25
Hinweise zu den Ergänzungen und Berichtigungen Theil I	37
" " " " " " " II	52
" " " " " " " III	67
Ergänzungstexte zu Theil I	83
" " " II	158
" " " III	194
Inhaltsverzeichniß für das gesammte Werk (Auflage 2, Theil I u. II, Auflage 3, Theil I, II u. III und Ergänzungsband I)	215—252
Süddeutsche Eisenbahnkarte.	

Gebrauchte Abkürzungen.

Allg. Abf.-Vorschr. = Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften.
D. B. = Dienstbefehl.
E. B. I. = Ergänzungs-Band I.
F. D. J. = Fahrdienstinstruktion.
G. D. = Generaldirektion.
G. D. E. = Generaldirektions-Entschließung.
O. B. A. = Oberbahnamt.
S. O. = Signalordnung
S. W. = Sammelwagen.
S. K. W. = Sammelkurswagen.
Trp. D. B. = Transportdienstbuch.
V. O. = Verkehrsordnung.
V. O. u. A. Bl. = Verordnungs- und Anzeige-Blatt.
T. A. = Tarifanzeiger.
W. C. B. = Wagenkontrolbureau.

Die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes auf den kgl. bayer. Staats-Eisenbahnen.

Im Nachstehenden sollen die bei den kgl. bayer. Staats-Eisenbahnen über die Verladung und Beförderung der Frachtstückgüter bestehenden Vorschriften kurz zusammengefaßt und durch praktische Erläuterungen auch jenem Personale, welches nicht unmittelbar und ständig mit diesem Dienstzweige Befassung hat, näher gestattet sein.

Bevor wir auf die Schilderung der derzeitigen Ordnung eingehen, möge ein kurzer Rückblick auf die früher auf diesem Gebiete bestandenen Vorschriften gebracht werden.

Frühere B[illegible] stimmunge[illegible]

Bis zum Jahre 1891 war für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes in Bayern die Instruktion für die Benützung der Sammelzüge vom Jahre 1876 maßgebend.

In dieser Instruktion waren hinsichtlich der Verladung und Be-

Druckfehler-Berichtigung.

1) Auf Seite 5 hat sich in Folge Verwechslung einer eingeschriebenen Korrektur ein Druckfehler eingeschlichen. Die zwei letzten Worte des ersten und zweiten Satzes wurden vertauscht und hat dementsprechend der Schluß des ersten Satzes zu lauten:

„gebracht werden“

und jener des zweiten Satzes:

„gestattet sein.“

2) Die Ueberschrift auf Seite 37 hat

Theil I

statt Theil II zu lauten.

Verladestation weiter als 150 Kilometer entfernt sein darf, derart gebildet werden kann, daß sämmtliche Colli ohne Umwegstransport im Wagen und ohne jegliche Umladung bis an ihre Bestimmungsstation laufen können, mithin unterwegs nur Ausladungen aber keine Umladungen stattzufinden brauchen.

4. Die Verwendung eines besonderen Wagens bei einer Belastung unter 2000 kg. ist dann zulässig, wenn das Gut vermöge seines Umfanges oder seiner Beschaffenheit besondere Schwierigkeiten bietet. Insbesondere sollen schwere Colli, deren Einzelgewicht 400 kg. übersteigt, in der Regel nur über das Ladepodium &c. ein- und ausgeladen werden.

5. Güter nach fremden Bahnen werden, soweit nicht für einzelne Verkehrsrichtungen besondere Bestimmungen erfolgen, als nach derjenigen bayerischen Station bestimmt angesehen, über welche sie auf die Nachbarbahn übergehen.

Vortheile und Nachtheile dieses Systems.

Zunächst fällt an diesen Bestimmungen die Einrichtung von nur 4 Hauptumladestationen ins Auge. Das in plombirten Wagen zur Beförderung gelangende Stückgut wurde also in der Hauptsache nach diesen Stationen verbracht, und daselbst entweder neuerdings in plombirten Wagen weiterbefördert oder offen in Sammelkurswagen verladen. Daß das Umladegeschäft bei diesen Stationen im Laufe der Jahre angesichts des fortgesetzt wachsenden Verkehrs ein sehr umfangreiches werden mußte, läßt sich ohne Weiteres erkennen. Es trat allmählich der Zeitpunkt ein, wo diese Umladestationen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ankamen und statt der früheren regelmäßigen Abwicklung des Geschäftes Stockungen und Stauungen und ganz erhebliche Transportverzögerungen an der Tagesordnung waren.

Die vorerwähnten, früheren Bestimmungen, mit welchen sich bei einer mäßigen Ausdehnung des Verkehrs auskommen ließ, hatten vor allem den großen Nachteil, daß die auf eine Hauptumladestation gestellten Wagen daselbst meistens vollständig entladen und die Güter in der Halle zum Zweck der Ordnung für die Wiederverladung niedergelegt werden mußten; es war also die erste Verladung nur für die erste Bestimmungsstation berechnet und es konnte für eine spätere Verladung aus der ersten nur selten Vorteil gezogen werden, d. h. es mußte die gesammte Arbeit bei jeder Umladestation wieder neu gemacht werden.

Die Transitwagen früherer Ordnung, welche in einer Hauptumladestation eintrafen, konnten Gut für alle Routen, welche von dieser Station abgingen, enthalten.

Es mußten deshalb auch alle von sämmtlichen einmündenden Routen einlangenden Wagen an einer Stelle — der Versandt- oder Transithalle — zusammengebracht, dort entladen und die Güter, nach den abgehenden Routen ausgeschieden, aufgestapelt werden. Bei dem Umstande, daß jeder Wagen Gut nach den verschiedenen abzweigenden Richtungen enthielt, mußten die ausladenden Arbeiter auch von jedem Wagen aus nach sämmtlichen Stapelplätzen des Güterbodens fahren. Es entstand daher ein fortwährendes kreuz und quer Durcheinanderfahren der an den verschiedenen Wagen gleichzeitig thätigen Arbeiterpartien und bevor nicht auch die letzten der zu erwartenden Wagen

eingebracht und verarbeitet waren, konnte in wirksamer Weise nicht an die Neuverladung gegangen werden.

Nothwendigkeit einer anderweitigen Gestaltung des Stückgüterverkehres

Hier mußte die Erkenntniß aufkommen, daß es bei der Zusammenführung der Stückgüter auf einen Punkt eine Grenze gibt, über welche hinaus sich diese Maßnahme nicht mehr als zweckentsprechend, sondern als nachteilig erweist und diese Grenze ist erreicht, wenn die Zeit für die Beistellung der Güter zu den Hallen, die Ausladung und Aufstapelung und Wiederverladung derselben so groß wird, daß der durch das Zusammenladen auf große Strecken entstehende Zeitgewinn überholt und dieser einzige Vorteil daher hinfällig wird.

Angesichts der großen Verkehrssteigerung, welche Ende der achtziger Jahre anhob und bis heute fortdauert, ging man daran, die bisherigen Hauptumladestationen thunlichst zu entlasten, und das Geschäft auf das ganze Netz bezw. sämmtliche Knotenpunkte zu verteilen und die einmal geleistete Arbeit auch für den späteren Lauf des Gutes möglichst nutzbar zu machen. Es wurde an Stelle des Stationsladesystems das Streckenladesystem gesetzt, hiedurch die geschilderten Mängel beseitigt und die erwünschten notwendigen Vorteile für den Stückguttransport gewonnen.

Anpassung des Güterzugsfahrplanes.

Gleichzeitig wurde an eine Neukonstruktion des Güterzugsfahrplanes gegangen in der Weise, daß

1. die Sammelzüge mit kurzen Fahrzeiten ausgestattet,

2. daß denselben, soweit nur immer thunlich, die Personenbeförderung, wie auch die Bedienung des Unterwegswagenverkehrs abgenommen,

3. daß dieselben zu bestimmten Tageszeiten an den Verkehrscentren zusammengeführt und daß

4. für die weite Strecken durchlaufenden Güter rasch fahrende Güterzüge vorgesehen wurden, welche direkte Verbindungen über alle Hauptrouten des Netzes herstellen.

Der Zusammenschluß der Sammelzüge an den Knotenpunkten ermöglicht ein sofortiges Zusammen- und Zurechtladen der Güter der einzelnen Strecken. Während früher das öftere Einlagern der Güter in die Hallen der Umladestationen die Regel bildete, können nunmehr die Güter thunlichst in den Wagen belassen und da, wo beim Uebergang von einer Route auf die andere Umladungen nicht zu umgehen sind, dieselben sofort von Wagen zu Wagen vorgenommen werden, zu welchem Zweck das Umladegeschäft zum Theil von den Güterhallen weg an freiliegende und leicht anzufahrende Güterpodien verlegt wurde, um dadurch weitläufige Rangirmanöver (Freimachen der Hallgeleise ꝛc.) zu vermeiden und eine rasche Abwicklung des Ladegeschäftes zu erreichen.

Gesichtspunkte für die Neugestaltung des Stückgutverkehrs.

Für die offen in einen Zug einzustellenden Stückgutwagen (Stückgutsammelwagen) wurde eine niedrigere Gewichtsgrenze festgesetzt und zwar von dem Gesichtspunkte aus, daß das Einladegeschäft am Zuge bei den verkehrsreichen Stationen sich nicht gar zu umfangreich gestalten soll.

An Stelle der Hauptumladestationen und der mindestens 150 Kilometer entfernten Station, nach welcher nach den alten Bestimmungen plombirt werden konnte, wurde jede Abzweig- und Kursendstation eines

Sammelzuges gesetzt und ferners bestimmt, daß das Zusammenladen von Gütern nach verschiedenen über die Abzweig- bezw. Endstation hinausgelegenen Richtungen nicht mehr gestattet sein soll, sondern nach Abzweig- bezw. Kursendstationen plombirte Wagen nur mehr Gut nach einer Transitrichtung enthalten dürfen, wobei in jenen größeren Stationen, bei welchen bisher schon das Lokalgut vom Transitgut getrennt zu halten war, die Wagen nur mit Transitgut für eine und dieselbe Richtung beladen einzutreffen haben, während bei den kleineren Abzweigstationen Lokalgut beigeladen sein darf, vorausgesetzt, daß für die betreffende Station nicht ein eigener Wagen im Sammelzug läuft. Es braucht also auf der Umschlagsstation der Wagen nicht vollständig umgeladen zu werden, wie dieß früher der Fall war, sondern die erste Verladung bleibt für die ganze Route bestehen insoweit nicht Güter, welche über nachfolgende Knotenpunkte hinweggehen eine teilweise Um- bezw. Zurechtladung nötig machen. Die hiedurch erzielten Vorteile sind: Arbeitsersparniß, bessere Erhaltung der Güter durch vermindertes Umladen und rasche Weiterführung des Gutes mit den Anschlußzügen.

Die für die Umladung nötigen Zeiten betragen selbst in den größten Stationen und stärksten Verkehrsperioden nicht mehr als 5 bis 6 Stunden, in der Regel aber nur 1 bis 2 Stunden, während früher der Aufenthalt des Gutes auf den Umschlagstationen wohl nur selten unter 24 Stunden ausgemacht hat.

Nach diesen Vorausschickungen folgen nunmehr die für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes derzeitig maßgebenden Paragraphen der seit Juni 1891 giltigen Anweisung für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes:

§ 1.

Neue Bestimmungen

Zur Beförderung aller jener Frachtgüter, die weder an und für sich Wagenladungen bilden noch auch mit anderen Sendungen zusammen in plombirten Wagen befördert werden, sondern offen und stückweise von den Expeditionen an das Zugpersonal zu übergeben sind, haben die Stückgüterzüge zu dienen.

§ 2.

1. Kastenwagen, welche mit Stückgütern von wenigstens 2000 kg Gewicht oder dem Raume nach voll beladen nach einer Station bestimmt sind, sollen als geschlossene Stückgutladungen abgefertigt, also dem Zugpersonal plombirt übergeben werden.

2. Besteht jedoch die Möglichkeit, solche Wagen in günstiger Weise zur Beförderung von Unterwegsgut nach vorgelegenen Stationen benützen zu können, so dürfen sie auch offen in Stückgüterzüge eingestellt werden, vorausgesetzt, daß dadurch die Beförderung der 2000 kg oder mehr Stückgut nach der Bestimmungsstation keine wesentliche Verzögerung erleidet.

§ 3.

1. Wagen mit Gütern nach verschiedenen Bestimmungsstationen dürfen nur dann als geschlossene Stückgutladungen abgefertigt, d. h. unter Plombenverschluß gelegt werden, wenn Ladungen von mindestens 2000 kg aus solchen Gütern gebildet werden können, welche insge-

sammt und in gleicher Richtung eine Abzweigstation, oder die Endstation einer Sammelzugskursstrecke zu durchlaufen haben, welche also ungetrennt über die betreffende Abzweig- oder Kursendstation hinaus, auf ein- und dieselbe abzweigende oder anschließende Bahnlinie übergehen.

2. Die Wagen sind in diesen Fällen mit dem die rascheste Beförderung bietenden Güter- oder geeignetem anderen Zuge bis zur betreffenden Abzweig- bezw. Kursendstation unter Plombenverschluß abzurichten.

3. Die deplombirenden Abzweig- bezw. Kursendstationen haben die Wagen als offene Sammelwagen in den nächsten nach der betreffenden Richtung abgehenden Sammelzug einzustellen, in dessen Kursendstation dieselben ihren Lauf beenden, falls sie nicht unterwegs entweder früher schon leer werden oder neue Ladung erhalten, welche sie zum Weiterlauf über diese Kursendstation hinaus berechtigt.

4. Es können derartige Wagen aber auch schon in der deplombirenden Station ganz oder teilweise entladen werden, wenn dieser Station Gelegenheit geboten ist, den Inhalt derselben zur Vervollständigung anderer Ladungen zu verwenden, ohne daß hiedurch eine Verzögerung im Laufe der Güter eintritt.

§ 4.

1. Die Beladung und Einstellung eines offenen Sammelwagens ist gestattet, wenn mindestens 1500 kg vorhanden sind:

a) von Gut, welches nach einer und derselben Station bestimmt ist,

b) von Gütern, welche zwar nach verschiedenen, aber nur nach solchen an der Kursstrecke des Sammelzuges gelegenen Stationen bestimmt sind, für welche eigene Kurswagen im Sammelzug nicht laufen (Unterwegsgüter),

c) von Gütern, welche ebenfalls zwar nach verschiedenen, aber nur nach solchen nicht an der Kursstrecke gelegenen Stationen bestimmt sind, daß sie insgesammt und in der gleichen Richtung, also ungetrennt, eine Abzweig- oder Endstation einer Sammelzugskursstrecke durchlaufen können.

2. Erreicht die bestimmungsgemäße Ladung der Wagen ad a und c durch Zuladen unter wegs das Gewicht von 2000 kg, so sind sie aus dem Sammelzug zu nehmen und plombirt mit einem, beschleunigte Beförderung bietenden Zug, nach der Bestimmungsstation bezw. nach der betreffenden Abzweig- oder Kursendstation weiterzusenden, und zwar hat dieß ab jener Station zu geschehen, in welcher sich der Uebergang vom Sammelzug auf den direkten Güterzug am zweckmäßigsten vollzieht. Besteht keine Gelegenheit, die Wagen rascher als mit dem Sammelzug an die Bestimmungsstation zu bringen, so sind sie in diesem zu belassen und dem Gewicht bezw. Raum nach voll auszunützen.

3. Die Wagen ad b beenden ihren Lauf, sobald sie leer geworden, äußersten Falls in der Kursendstation des Sammelzuges.

4. Bezüglich der Beendigung des Laufes der ad c bezeichneten offenen Wagen gilt das Gleiche wie für plombirte Wagen mit Gütern nach verschiedenen Bestimmungsstationen (vergl. § 3 Abs. 3 u. 4).

§ 5.

1. Die Verwendung eines besonderen Wagens bei einer Belastung unter 1500 kg ist dann zulässig, wenn das Gut vermöge seines Umfanges oder seiner Beschaffenheit besondere Schwierigkeiten bietet.

2. Insbesondere sollen Colli, deren Einzelgewicht 400 kg übersteigt, in der Regel nur über das Ladepodium des Güterschuppens oder über die Laderampe oder mittelst Krahnen ein- und ausgeladen werden. Unmittelbare Ver- und Entladung in die Wagen und umgekehrt darf nur auf besondere Anordnung und unter Haftbarkeit der Abfertigungsbeamten stattfinden.

3. Das Einhängen von Schrottleitern in die Laufschienen der Wagenthüren ist verboten.

4. Für die Beförderung der nach § 48 des Betriebs-Reglements nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Güter, welche mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen, wie überhaupt aller Güter, welche ihrer Natur nach geeignet sind, andere mitverladene Güter zu beschädigen, z. B. nasse Häute, Säure-Ballons, volle und leere Petroleumfässer 2c., ist in jeden Sammelzug ein mit Luftklappen versehener Wagen einzustellen und als „Feuerwagen“ zu bezeichnen.

§ 6.

1. Güter nach fremden Bahnen werden, soweit nicht für einzelne Verkehrsrichtungen besondere Bestimmungen bestehen, als nach derjenigen bayerischen Station bestimmt angesehen, über welche sie auf die Nachbarbahn übergehen.

2. Werden Güter, die über eine bayerische Uebergangsstation hinaus bestimmt sind, in fremde über diese Uebergangsstation in ihre Heimat laufende Wagen verladen, so dürfen diese Wagen schon bei einem Gewicht von 1000 kg plombirt nach der betreffenden Uebergangsstation abgefertigt werden.

3. Im Verkehr nach Eger sind bei der Verladung sorgfältig zu unterscheiden:

a) die Güter, welche im Oesterreichischen Zollgebiete verbleiben, mithin nach Eger selbst, oder nach Franzensbad, Haslau und Asch oder endlich nach Stationen der Buschtehrader und der k. k. Staatsbahn oder weiterhin bestimmt sind;

b) die Güter, welche über Voitersreuth nach Sachsen und weiterhin gehen;

c) die Güter, welche über Asch auf bayerisches Gebiet zurückkehren.

4. Bei Abfertigung unter Plombenverschluß müssen die Güter unter a, b und c je in besondere Wagen untergebracht, dürfen also nicht zusammen geladen werden.

5. In offenen Sammelwagen können die unter b und c genannten Güter zusammen geladen werden, während die unter a bezeichneten stets für sich in eigene Wagen zu verladen sind.

6. Zum Zweck der Wageneinsparung haben die Stationen Weiden und Markt-Redwitz die Zusammenladung der Güter für Sachsen und Bayern in einen für Eger bestimmten Wagen durch das Stations- und Zugpersonal zu veranlassen.

§ 7.

Sind die Bedingungen für die Abrichtung eines plombirten Wagens nach den §§ 2, 3 und 6 oder die Ablassung eines offenen Sammelwagens nach § 4 und 5 nicht gegeben, so sind die Güter vor Ankunft des Zuges nach Stationen und Strecken bezw. nach der Reihenfolge der Kurswagen des Sammelzuges geordnet auf Zustreif-Wagen bereit zu stellen.

Ausführ-ungsbestim-ungen.

Diese hier in der Anweisung niedergelegten Richtpunkte sind als grundsätzliche Bestimmungen für die Verladung und Beförderung des Stückgutes anzusehen. Als Ausführungsbestimmungen hiezu erscheinen die Vorbemerkungen zu Heft III des Transportdienstbuches.

Hier ist zunächst bestimmt, welche Bezettelung die Wagen zu erhalten haben, je nachdem sie als Sammelkurswagen, als Stückgutsammelwagen oder als Stückgutladung zur Abfertigung gelangen.

Gemäß § 9 der Anweisung sind den Stückgüterzügen so viele Sammelwagen beizugeben, als erforderlich sind, damit die sofort oder unterwegs zugehenden Stückgüter unter Vermeidung jeder nicht unbedingt gebotenen Umladung ihre Bestimmungsstation erreichen und wird zu diesem Behufe für jede Fahrplanperiode durch die General-Direktion festgesetzt, nach welchen bestimmten Stationen und Strecken täglich regelmäßig Sammelwagen von den einzelnen Stationen in die Stückgüterzüge einzustellen sind.

Sammelku-wagen.

Man hat also unter Sammelkurswagen einen Wagen zu verstehen, welcher behufs Aufnahme und Abgabe von Unterwegsstückgütern für eine bestimmte Richtung bezw. Station ständig in einem Stückgüterzuge läuft und dessen Kurs (Anfangs-, Uebergangs- und End-Station) ein für allemal im Vorhinein und zwar in der Abteilung B des Transportdienstbuches Heft III, Zusammensetzung der zum Sammeldienst zu benützenden Züge, festgelegt ist.

Kursstreck

Die Kursstrecke eines Sammelwagens ist die unter A rechts von der Nummer in den Spalten „ab Station" und „nach Station" angegebene Beförderungsstrecke. Die Kursstrecke des Sammelwagens Nr. 1 ist deshalb Lindau—Sonthofen, die des Sammelwagens Nr. 3[a] München Rgbhf.—Kempten.

Die Kursstrecke eines Stückgüterzuges im Sinne der Anweisung ist jene, welche unter B im Heft III rechts von der Zugsnummer angegeben ist. Die Kursstrecke des Stückgüterzuges Nr. 1701[a] ist demnach München-Rgbhf.—Pleinfeld.

Zusammen-setzung de-Stückgüter-züge

Die in Abteilung B Heft III des Transportdienstbuches vorgeschriebene Zusammensetzung der Stückgüterzüge entspricht dem in § 3 der Anweisung für die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes ausgesprochenen Grundsatze, daß in Knotenpunktstationen nur Wagen nach ein und derselben Richtung beladen ankommen dürfen. Es ist daher für jede Knotenpunktstation vorgeschrieben, daß sie die Sammelkurswagen, welche für je eine bestimmte Richtung bei ihr einlaufen, für diejenigen Richtungen zurechtzuladen hat, welche von der auf dieser Bahnlinie nächstfolgenden Knotenpunktstation ausgehen.

Zurechtlade-pflicht für d-nächstfolgen-Knoten-station

Beispielsweise hat also bei Stückgüterzug 1701 Ingolstadt-C. die Güter für die nächstfolgende Knotenstation Treuchtlingen vollständig zurechtzuladen, d. h. sämmtliche Zu- und Umladungen so zu bethätigen,

daß die Güter für Richtung Treuchtlingen—Würzburg und Treuchtlingen—Nürnberg getrennt in die betreffenden Routen- und Stationswagen (s. Trp. D. B., H. III S. 35) untergebracht werden, so daß bei Ankunft des Zg. 1701 in Treuchtlingen die Wagen für Richtung Würzburg ohne Weiteres aus dem Zuge genommen und für den Würzburger Zug bereitgestellt werden können.

Die in der vorerwähnten Abtheilung B des Trp. D. B., H. III mit Buchstabenbezeichnung vorgetragenen Sammelkurswagen sind solche Wagen, welche in denjenigen Stationen, ab welchen der Buchstabe wechselt, eine Um- oder Zurechtladung zu erfahren haben. Auf Seite 35 des Trp. D. B., H. III ist bei Stückgüterzug 1701 ab München-C. der Kurswagen 127a für Nürnberg-C. Uebergang exclusive Richtung Bamberg vorgetragen.

Buchstabenbezeichnung des Sammelkurswagen.

Die Route Bamberg darf deswegen nicht in diesen Wagen verladen werden, weil bereits ab München ein eigener Wagen für diese Richtung und zwar der Wagen Nr. 156a im Zuge läuft. Nun sehen wir, daß der Kurswagen 127a ab Ingolstadt-C. seine Buchstabenbezeichnung ändert und den Buchstaben b erhält. Der Wagen ist nunmehr bestimmt für Nürnberg-Uebergang, Richtung Ansbach, Schnabelwaid, Neukirchen und Regensburg. Es ist somit ab Ingolstadt-C. eine weitere Richtung und zwar Nürnberg—Würzburg ausgeschlossen und zwar aus dem Grunde, weil in Ingolstadt der Kurswagen Nr. 9d für Richtung Würzburg hinzukommt.

Die Zurechtladung des Kurswagens Nr. 127a in Ingolstadt-C. besteht nun darin, daß die in diesem Wagen befindlichen Güter für Richtung Nürnberg—Würzburg in den Kurswagen Nr. 9d umgeladen werden. Außerdem ist demselben und den anderen Wagen das seiner Richtung entsprechende Gut beizuladen.

Anzahl der Sammelkurswagen eines Stückgüterzuges.

Auf diese Weise wird es ermöglicht, die Stückgüterzüge von ihren Ausgangspunkten weg schon mit einer möglichst geringen Anzahl von Kurswagen fahren zu können und es wird weiter ermöglicht, daß diese Züge bei ihrem Eintreffen auf Knotenstationen für alle abzweigenden Linien, sowie auch für das Lokalgut einen geladenen Wagen bringen, weil eben die vorgelegenen Knotenpunktstationen wie jede andere Zwischenstation ihre eigenen Güter nur in die entsprechenden Kurswagen der Stückgüterzüge verladen dürfen.

Für die Bemessung der absoluten Wagenzahl ist selbstredend die Verkehrsdichtigkeit der zu bedienenden Strecken und Stationen maßgebend. Wenn im § 4 lit. c der Anweisung gesagt ist, daß die Einstellung eines offenen Sammelwagens mit 1500 kg Güter, welche nach verschiedenen, aber nur nach solchen nicht an der Kursstrecke gelegenen Stationen bestimmt sind, so zwar, daß sie insgesammt und in der gleichen Richtung, also ungetrennt, eine Abzweig- oder Endstation einer Sammelzugsstrecke durchlaufen können, gestattet sei, so ist dabei jedoch nicht zu übersehen, daß nach Ziffer 8 der Vorbemerkungen zu Heft III des Transportdienstbuches für jenes Gut, welches nach Stationen bezw. Strecken bestimmt ist, für welche eigene Sammelwagen im Stückgüterzuge laufen, **Verladezwang** besteht, d. h. daß solche Güter in den betreffenden Kurswagen verladen werden müssen.

Verladezwang.

Ein Beispiel möge dieß mehr veranschaulichen:
Die Station Ebenhausen hat zu verfrachten:

300 kg Stückgut nach Kronach,
300 „ „ „ Ludwigstadt,
300 „ „ „ Saalfeld,
300 „ „ „ Rudolstadt und
300 „ „ „ Leipzig.

Beispiele f… die For- mirung v… Sammelkur… wagen.

In diesem Falle ist die Einstellung eines Stückgutsammelwagens*) in den Stückgüterzug Nr. 1790 gestattet, weil dieser Zug weder nach einer der genannten Stationen, noch nach der Linie Lichtenfels—Probstzella einen eigenen Kurswagen führt.

Wären die bezeichneten Gütermengen hingegen nach den Stationen Schonungen, Breitengüßbach, Forchheim, Nürnberg und München-C. bestimmt, so dürfte, obwohl die Güter insgesammt und ungetrennt die Kursendstation Schweinfurt-C. durchlaufen, kein eigener Wagen formirt werden, sondern die Güter wären offen in die im Zuge laufenden Kurswagen und zwar

Schonungen	in	den	Kurswagen	Nr.	197a
Breitengüßbach	„	„	„	„	197a
Forchheim	„	„	„	„	202a
Nürnberg-C.	„	„	„	„	202a
München-C.	„	„	„	„	95a

zu verladen.

Dagegen darf wieder ein eigener Wagen eingestellt werden, sobald bei einer Station für einen und denselben Kurswagen mindestens 1500 kg vorhanden sind, also dieses Gewicht offen am Zuge in einen Kurswagen zu verladen wäre.

Um bei dem vorbezeichneten Beispiele zu verweilen, dürfte Ebenhausen einen weiteren Sammelkurswagen einstellen, wenn es

500 kg nach Würzburg,
300 „ „ Veitshöchheim,
300 „ „ Thüngersheim und
400 „ „ Retzbach

zu verfrachten hätte, weil diese Güter alle in ein- und denselben Kurswagen und zwar in den K. W. Nr. 199a zu verladen wären.

Wie schon angedeutet, hat jede Station den Orts- vom Uebergangsverkehr bezüglich aller jener Knotenpunktstationen streng getrennt zu halten, für welche im Stückgüterzug der Linie, an der die einladende Station liegt, eigene Ortswagen vorgesehen sind.

Trennung d… Orts- und Uebergangs… verkehrs.

Wenn jedoch einzelne Sammelkurswagen auf der Uebergangsstrecke, für welche sie gesammelt haben, nicht nach vorausgegangener Zurechtladung dem Stückgüterzug einverleibt, sondern zur Beschleunigung des Güterüberganges diesem mit einem anderen Güterzug als Ausladewagen vorausgesandt werden, dürfen dieselben für jeden Knotenpunkt Orts- und Uebergangsgut zusammen enthalten.

Zulässige Zu… sammen- ladung d… Orts- un… Uebergangs… verkehrs.

*) Dieser Wagen wäre mit Plakat Form. Nr. 2729 zu bekleben; die Aufschrift hätte zu lauten: „Stückgut-Sammelwagen von Ebenhausen nach Schweinfurt C.-B. für Richtung Lichtenfels—Probstzella.“

z. B. Kurswagen Nr. 272^{c} läuft im Stückgüterzug Nr. 1958 von Nürnberg-C. nach Regensburg.

In Regensburg wird dieser Wagen aber nicht auf den Stückgüterzug 2402 übergestellt, sondern schon mit Zug 2410 vorausgesandt und es darf dieser Wagen deshalb Gut für Landshut Ort und Uebergang, sowie für München-C. Ort und Uebergang enthalten.

Für die Raschheit der Stückgutbeförderung bietet die Abrichtung derartiger Ausladewagen ganz wesentliche Vorteile. Im gegebenen Falle können die Landshuter Güter um ½ Tag, die Münchener aber um einen vollen Tag früher abnahmebereit gestellt werden.

Vereinbarungen mit den Anschlußbahnen.

Wie früher jede Hauptumladestation für den Durchlauf der Güter ein Hemmniß bedeutete, so, und manchmal in noch größerem Maße, war dieß auch bei den Grenzstationen der Fall. Mangels entsprechender Vereinbarungen wurden unverhältnißmäßig wenig plombirte Stückgutwagen nach Stationen fremder Verwaltungen abgefertigt und die Güter wurden in der Hauptsache den Grenzstationen zugeleitet und mußten bei diesen verarbeitet werden.

Die Güterhallen waren infolgedessen auch bei diesen Stationen überfüllt und größere Stilllager an der Tagesordnung.

Zur Beseitigung dieser Unzukömmlichkeiten mußten Einrichtungen getroffen werden, welche es ermöglichten, daß der Verkehr an den Bahngebietsgrenzen sich genau so abwickle wie im Innern. Es wurden deshalb Verbände gebildet und beschlossen, daß für den innerhalb des Verbandsgebietes sich abwickelnden, sowie für den darüber hinweggehenden Verkehr (Transit) das Verbandsgebiet ein einheitliches Ganze zu bilden habe.

Für die Beförderung des Stückgutes wurde auch hier der Grundsatz aufgestellt, daß die Beförderung des Frachtstückgutes soweit als irgend möglich in geschlossenen Ladungen erfolgen soll, und daß diese Wagen auf die möglichst weiteste Entfernung gebildet werden. Jede Verbandsstation, ob Umladestation oder nicht, ist demnach verpflichtet, sobald sich mindestens 2000 kg Güter für eine Verladegruppe oder für eine Reihe zusammenladbarer Gruppen bei ihr angesammelt haben, dieselben **ohne Beiladung von Gütern für vorgelegene Gruppen** in einen Wagen zu verladen und an die einschlägige Gruppenumladestation abzusenden und zwar mit jenen beschleunigten Güterzügen, welche für die Beförderung geschlossener Stückgutladungen vereinbart sind.

Diejenigen Stückgüter, welche nicht zur Bildung von geschlossenen Stückgutladungen bezw. von Gruppenwagen verwendet werden können, sind in die regelmäßig täglich verkehrenden Stückgut-Kurswagen zu verladen, mittels welcher sie den Umladestationen zugeführt werden, um auf diesen zu geschlossenen Stückgutladungen oder Gruppenwagen zusammen geladen zu werden.

Verkehr mit Württemberg.

Die erste Vereinbarung über direkte Stückgutverladung wurde mit Württemberg getroffen und zwar sind die betreffenden Bestimmungen im Dienstbefehl Nr. 46 vom 27. Juni 1894 niedergelegt. Dieser Dienstbefehl enthält außer der provisorischen Dienstanweisung für den Gütertransport im Verkehr mit und über Württemberg 2c. auch das *Verzeichniß* der Württemberger Verladerouten. Die Verladerouten für *den Verkehr von* Württemberg und Baden nach Bayern und darüber *hinaus sind im* Dienstbefehl Nr. 55 vom 21. Juli 1894 enthalten.

Ab 1. Mai 1896 wird an Stelle dieser vorerst provisorisch eingeführten Bestimmungen eine definitive gemeinsame Dienstanweisung treten, welche zwar einige Aenderungen in Bezug auf die Verladerouteneintheilung und Kurswagenführung bringen, im übrigen aber auf den gleichen Grundsätzen fußen wird.

Für die Güterbeförderung nach Württembergischen Stationen und darüber hinaus haben nach Maßgabe des erstgenannten Dienstbefehls fortab die gleichen Grundsätze und Vorschriften Anwendung zu finden, wie sie für den inneren bayerischen Verkehr Geltung haben.

Es dürfen demnach auch in den württembergischen Eintrittsstationen Ulm und Crailsheim, sowie in den württembergischen Knotenpunktstationen nur mehr solche Wagen ankommen, welche Gut nach einer und derselben von den betreffenden Stationen ausgehenden Route bezw. Strecke enthalten.

In gleicher Weise wie geschlossene Ladungen können auch offene Wagen für die württembergischen Verladerouten und deren einzelne Strecken gebildet und in den Sammelzügen in Lauf gesetzt werden, wenn die Voraussetzungen nach §. 4 der Anweisung über die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes hiefür gegeben sind. Bei der Beladung der in einzelnen Sammelzügen laufenden Sammelkurswagen für Württemberg ist die in Anlage B des Dienstbefehls Nr. 46 vom 27. Juni 1894 enthaltene Routenausscheidung genau zu beachten.

Umschlagskarten.

Die Umschlagskarten zu den nach Württemberg abgefertigten plombirten Stückgutwagen sind für die württembergischen Bestimmungsstationen auszufertigen. Auf denselben ist ebenso, wie auf den Wagenplakaten deutlich ersichtlich zu machen, von wem der Wagen gebildet wurde, ob von der Station selbst, ab welcher er geschlossen läuft, oder von einem Zugspackmeister der dort einmündenden Anschlußlinie. Auf den Umschlagkarten sind ferner auch die Zeiten, bezw. auch die Züge, genau anzugeben, zu welchen die Abfertigung erfolgt.

Verkehr mit Preußen über Lichtenfels, Probstzella, Ritschenhausen

Ab 15. März 1895 wurden die neuen Bestimmungen auch auf den über Lichtenfels, Ritschenhausen, Gemünden und Aschaffenburg sich bewegenden Verkehr ausgedehnt.

Für die Beförderung der Eil- und Frachtgüter im Verkehr:

a) über die Strecke
Lichtenfels—Saalfeld und
b) über die Strecke
Ritschenhausen—Neudietendorf

zwischen Bayern und seinen Hinterländern einerseits und dem k. preußischen Direktionsbezirk Erfurt und dessen Hinterbahnen ist die neue Dienstanweisung ab 15. März 1895 in Kraft getreten. Dienstbefehl Nr. 35 vom Jahre 1895 enthält Ausführungsbestimmungen dazu.

Formirung von Stückgutwagen.

Hinsichtlich der Formirung und Abrichtung plombirter Stückgutwagen gelten dieselben Grundsätze, wie wir sie bereits kennen gelernt haben. Es ist also auch hier als oberster Grundsatz festzuhalten, daß die Beförderung der Frachtstückgüter, soweit irgend möglich, in geschlossenen Stückgutladungen stattfinden soll, welche entweder nur für eine Bestimmungsstation oder für eine der in Anlage C der Instruktion vorgesehenen Gruppen zu bilden sind, wobei für die Bildung von Gruppen stets die jeweils weitest entfernten Gruppenumladestationen

Verwendung fremder Wagen. ins Auge zu fassen sind. Wie in allen Auslandsverkehren, so sind auch hier für die Verladung in erster Reihe leer zurückgehende Wagen der Empfangsbahn, und erst dann, wenn solche nicht vorhanden sind, Wagen der eigenen Verwaltung zu verwenden.

Umschlagkarten. Die Abfertigung der geschlossenen Stückgutladungen hat mittels Umschlagkarten zu geschehen, in welche die zugehörigen Einzelkarten einzulegen sind. Diese Umschlagkarten sind stets direkt auf die empfangende, fremde Gruppenumladestation auszufertigen und dürfen daher von den Uebergangsstationen Probstzella bezw. Ritschenhausen nicht eingezogen, sondern müssen sammt dem Kartenpacket an die Nachbarbahn weitergegeben werden. Als Transitnachweis auf den Uebergangsstationen Probstzella bezw. Ritschenhausen genügt die Notirung der Umschlagkarten allein (also ohne die Einzelkarten).

Streifbänder zu den nach Bayern geladenen Stückgutwagen. Die nach Bayern kommenden geschlossenen Stückgutladungen werden nur mit Streifbändern abgefertigt. Für diese Wagen obliegt daher den Uebergangsstationen Probstzella und Ritschenhausen die Anfertigung der Umschlagskarten, welche zugleich als Transitnachweis dienen.

Leitungsvorschrift. Die eingelangten Streifbänder sind stets zusammen mit den Urschriften der zugehörigen Umschlagkarten aufzubewahren. Auf den Karten zu den Wagenladungen und auf den Umschlagkarten zu den geschlossenen Stückgutladungen ist stets die Leitungsvorschrift vollständig und deutlich anzugeben und unmittelbar neben derselben sind die sämmtlichen Zugsnummern des Verbandskurses vorzutragen, mit welchen die Beförderung stattfinden soll.

Neben der Bestimmungsstation ist ferner auch die Bahnverwaltung, der sie angehört, anzugeben, insoferne dieß zur Vermeidung von Verwechselungen nöthig ist. Außerdem sind auf den Umschlagkarten zu geschlossenen Ladungen neben dem Namen der Empfangsstation die Nummern der Verladegruppen anzugeben, für welche der Wagen Gut enthält.

Sammelkurswagen. Jene Stückgüter, welche nicht in geschlossenen Ladungen untergebracht werden können, sind in die laut Transportdienstbuch täglich regelmäßig verkehrenden Kurswagen einzuladen, mittelst welcher sie den Knotenpunkt- bezw. Umladestationen zugeführt werden.

Jede Umladestation und jeder zurechtladende Sammel-Zugspackmeister ist verpflichtet, aus den eingelangten Stückgütern nach Maßgabe der Gruppeneintheilung bezw. des Schemas für die Zusammenladung mehrerer Gruppen sofort geschlossene Ladungen zu bilden, sobald die Voraussetzungen hiefür gegeben sind, insoferne hiedurch Vortheile für die Raschheit und Oekonomie des Stückguttransportes erzielt werden können, was von vorneherein immer anzunehmen ist, wenn die Bildung von Ladungen nach jenseits von Probstzella und Ritschenhausen gelegenen Stationen möglich ist.

Letzte Umladestationen. Als letzte Umladestationen sind bayerischerseits die Stationen Lichtenfels und Schweinfurt C.-B. und preußischerseits die Stationen Saalfeld und Erfurt bestimmt.

Gemeinschaftliche Sammelzugsstrecke. Auf dem Bahnwege über Probstzella ist die Strecke Lichtenfels-Saalfeld gemeinschaftliche Sammelzugsstrecke, an welcher die Ueber-

gangsstation Probstzella lediglich Unterwegsstation ist. Die Abfertigung von geschlossenen Ladungen nach Probstzella ist von beiden Seiten her ausgeschlossen.

Auf dem Bahnwege über Ritschenhausen bildet diese Uebergangsstation beiderseits den Ausgangspunkt der Verladegruppen-Einteilung. Ritschenhausen hat daher die Aufgabe, die von beiden Richtungen her dort eintreffenden geschlossenen Ladungen nach beiden Seiten hin zusammenzuladen bezw. auf die Kurswagen umzuschlagen. Es ist also diese Uebergangsstation Zurechtladestation für die dortselbst zusammentreffenden Kursstrecken Erfurt—Ritschenhausen und Schweinfurt C.-B. —Ritschenhausen.

Zwischen Saalfeld und Lichtenfels, sowie zwischen Schweinfurt C.-B.—Ritschenhausen—Erfurt werden regelmäßig täglich verkehrende Kurswagen in Lauf gesetzt, welche im Transportdienstbuch verzeichnet sind.

In diese Kurswagen sind jene Restgüter zu verladen, welche in Lichtenfels und Saalfeld bezw. in Schweinfurt C.-B., Ritschenhausen und Erfurt übrig bleiben, nachdem die in geschlossenen Ladungen und in offenen Kurswagen dort eingelangten Stückgüter so weit als möglich zu geschlossenen Ladungen zusammengeladen worden sind.

Mit diesen Kurswagen empfangen und versenden auch die Stationen der Strecke Saalfeld—Lichtenfels und Erfurt—Ritschenhausen—Schweinfurt C.-B. ihre Güter, insoweit sie nicht selbst geschlossene Ladungen erhalten bezw. abfertigen.

In den Sammelzugskursstrecken Nürnberg C.-B.—Saalfeld, Nürnberg C.-B.—Ritschenhausen und Würzburg—Bamberg laufen ausgeschiedene Kurswagen für die jenseits Probstzella und Ritschenhausen gelegenen Verladegruppen. Die an diesen Kursstrecken gelegenen Stationen haben dieß bei der Abfertigung geschlossener Ladungen nach Lichtenfels, Saalfeld, Schweinfurt C.-B. und Ritschenhausen zu beachten und dürfen weitergehende Zusammenladungen, als sie in den Kurswagen der Sammelzüge geschehen, nicht vornehmen.

Ebenso haben die Stationen Lichtenfels, Ritschenhausen und Schweinfurt C.-B. bei den von ihnen vorzunehmenden Zusammenladungen mehrerer bayerischer Laderouten zu beachten, welche Kurswagen in den Sammelzügen nach Bamberg, Nürnberg C.-B. und Würzburg laufen.

In gleicher Weise wie geschlossene Ladungen können auch offene Wagen für einzelne oder mehrere zusammengehörige Verladegruppen jenseits Probstzella bezw. Ritschenhausen gebildet und in den Stückgüterzügen in Lauf gesetzt werden, wenn die Voraussetzungen hiefür nach § 4 der Anweisung über die Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes gegeben sind.

Die Gruppenbildung für Frachtstückgüter im Verkehr nach Norddeutschland über Probstzella und Ritschenhausen ist in der Dienstanweisung vom 15. März 1895 für die Güterbeförderung im Verkehr zwischen Bayern und Preußen enthalten. Gruppenbildung.

Auch Dienstbefehl 35 vom Jahre 1895 enthält ein Schema für das Zusammenladen der Verladegruppen, sowie bezügliche Textbestimmungen.

Rheinisch-Westfälischer Verkehr über Gemünden—Aschaffenburg.

Ebenfalls mit Giltigkeit vom 15. März 1895 wurde eine neue Vereinbarung über die Stückgutverladung im Rheinisch-Westfälisch und Hannover-Bayerischen Verkehr in der Richtung über Gemünden und Aschaffenburg ins Leben gerufen und eine bezügliche Dienstanweisung ausgegeben.

Die Vollzugsvorschriften hiezu sind im Dienstbefehl Nr. 33 vom 20. März 1895 enthalten.

Diese Dienstanweisung erstreckt sich auf den Eil- und Frachtgutverkehr über Aschaffenburg—Hanau zwischen Bayern und seinen Hinterländern einerseits und den Direktionsbezirk Frankfurt a. M. und dessen Hinterbahnen, anderseits auf die Strecke Gemünden—Elm zwischen Bayern und seinen Hinterländern einerseits und dem Direktionsbezirk Frankfurt a. M. und dessen Hinterbahnen anderseits.

Für diesen Verkehr sind dieselben Bestimmungen maßgebend, wie wir diese im Vorstehenden für die Verkehrsrichtung Probstzella und Ritschenhausen kennen gelernt haben.

Die Gruppeneinteilung für die in Richtung Gemünden und Aschaffenburg jenseits der Grenze gelegenen Stationen ist in der Dienstanweisung enthalten, während die bayerischen Ladegruppen für die Uebergangspunkte Aschaffenburg, Gemünden, Meiningen, Ritschenhausen, Probstzella und Hof im Dienstbefehl Nr. 89 vom Jahre 1894 mitgeteilt sind.

Mitteldeutscher Verkehr.

Bemerkt will hier werden, daß mit Sachsen noch keine Vereinbarungen hinsichtlich der Einführung des neuen Systems bestehen und daß im Verkehr nach Sachsen noch die Bestimmungen des mitteldeutschen Verbandes maßgebend sind. Auch der Verkehr über Aschaffenburg—Darmstadt wird erst in der später erscheinenden Dienstanweisung für den süddeutschen Verkehr eine Neuregelung erfahren.

Um die richtige Verladung der Stückgüter thunlichst zu sichern, sind die Versandt- und Uebergangsstationen verpflichtet, so weit sie im Besitze der Dienstanweisung sind, auf den Einzelstückgutkarten unmittelbar neben der Leitungsvorschrift auch die Nr. der Verladegruppe anzugeben, zu welcher die Bestimmungsstation gehört. Auf jenen Karten, welche von Stationen herrühren, die nicht mit der Anweisung ausgerüstet sind, haben diesen Vortrag die einladenden Zugspacker, welche sämmtlich die Anweisung besitzen, zu bethätigen.

Einrichtung des Stückgut-Ladegeschäftes auf größeren Stationen.

Mit der Skizzirung der Ladevorschriften sind wir zu Ende und möchten nur noch Einiges über die Einrichtung des Ladegeschäftes auf den größeren Stationen im Allgemeinen erwähnen.

Ladebeamte.

Für größere Knotenpunktstationen, namentlich aber für solche, bei welchen es gilt, das Ortsgut mit dem Uebergangsgut in zweckmäßiger, entsprechender Weise zu vereinen, ist die Aufstellung richtiger Ladedispositionen eine der vornehmsten und wichtigsten Aufgaben, welche nicht untergeordneten Bediensteten überlassen werden darf, sondern welcher sich der Vorstand selbst und die von ihm für diesen Zweck aufgestellten Verladebeamten zu widmen haben, während das Einladen selbst auf Grund der getroffenen Disposition in *richtiger Weise* d. h. unter Einhaltung der Stationsfolge Sache des *Packers ist.*

Es soll nun versucht werden, nachstehend einzelne Anleitungen zur Aufstellung der beregten Dienstordnung zu geben, wobei jedoch schon im Vorhinein bemerkt werden will, daß mit Rücksicht auf die oft wesentlich verschiedenen örtlichen Verhältnisse nur allgemeine Gesichtspunkte gestreift werden können.

Wagenbeistellung.

Eine rationelle Abwickelung des Ladegeschäftes bedingt, daß täglich schon vor Beginn der Arbeit die nach Maßgabe der gemachten Erfahrungen benöthigte Anzahl von leeren Wagen bereitgestellt und hiezu thunlichst viele Fremdwagen ausgewählt werden. Die vorzeitige Bereitstellung von Fremdwagen für die Stückgutverladung ist überall da möglich, wo regelmäßig größere Stückgutfrachten nach einem gewissen Uebergangspunkt anfallen, oder auch bei solchen Stationen, welche Kurswagen nach Uebergangsstationen einzustellen haben. Wenn beispielsweise bei der Güterexpedition Bayreuth täglich Gut für je einen Stückgutwagen Richtung Crailsheim, Richtung Hof—Sachsen und Richtung Lichtenfels—Probstzella anfällt, so können Fremdwagen, welche in diesen Richtungen nach ihrer Heimath zurückgehen, bereitgestellt werden. Reicht bei dem Wagen Richtung Crailsheim das Gut nicht zu einer Ladung nach einer württembergischen Binnenstation oder nach Uebergang Crailsheim, so wird unter entsprechender Zuladung Abfertigung nach Nürnberg erfolgen, von wo aus der Wagon bestimmt mit Gut nach Württemberg laufen kann.

Verwendung von Fremdwagen.

Es ist von der größten Wichtigkeit, daß von den Ursprungsstationen möglichst auf Beistellung von Fremdwagen gehalten wird, da auf den Unterwegsstationen (hier Umladestationen), wie beispielsweise im gegenständigen Falle in Nürnberg, die Einreihung von Fremdwagen nicht mehr gut möglich ist. Es müssen vielmehr die einlangenden Wagen an den Umladebrücken auch wieder zur Beladung verwendet werden. Ein weiteres Erforderniß für eine geordnete Geschäftsführung ist, daß die benöthigten Wagen an der Laderampe an bestimmten Plätzen aufgestellt werden, weshalb das Rangirpersonal mit dahin zielender Weisung zu versehen ist.

Aufgaben des Rangirdienstes.

Es wäre also beispielsweise dem Rangirdienst aufzutragen, täglich bis Nachmittag um 4 Uhr 2 leere Wagen (Zustreifwagen) auf dem ersten Güterhallgeleise, 5 leere Wagen für Richtung C (darunter 2 leere Württemberger, Badenser oder Pfälzer, letztere über C eingegangen) am südlichen Ende des ersten Ladegeleises und 4 leere Wagen für Richtung B (darunter 1 leerer Sachsenwagen und 1 leerer preußischer Wagen) am nördlichen Ende des zweiten Ladebockgeleises bereitzustellen. In gleicher Weise wäre hinsichtlich der Ausrangirung der beladenen Wagen am Ladebock, an der Güterhalle und der Verbringung der Wagen von den Zügen dorthin u. s. w. Anordnung zu treffen.

Zugsübernahme und Wagenanschriften.

Bei der Uebernahme der angekommenen Züge müssen die zur Umladung bestimmten Stückgutwagen mit Anschriften versehen werden, welche es dem Rangirpersonale ermöglichen, die Wagen dort abzustellen, wo sie vom Ladepersonale benöthigt werden. Die Wagen, welche zunächst entleert werden, und jene, welche für die *nächst abgehenden* Züge zu laden sind, müssen so aufgestellt

werden, daß durch deren Ausrangirung das Ladegeschäft nicht unterbrochen wird*).

Lade-disposition. Der Ladeaufsichtsbeamte hat vor Beginn des Umladens auf Grund sämmtlicher Papiere zu den zur Um- bezw. Zurechtladung bestimmten Wagen genau festzusetzen, welche Gewichtsmengen und welche Art von Gütern (sperrige, schwerwiegende, sonst schwierig zu behandelnde rc. rc.) eingetroffen sind und welche Stückgut- und Sammelwagen für einzelne Stationen und Gruppen daraus formirt werden können und welche von den eingetroffenen Wagen zur Bildung der neuen Wagen am zweckmäßigsten verwendet werden.

Am vortheilhaftesten wird diese Arbeit in der Weise bethätigt, daß sich der Ladebeamte entsprechende Aufzeichnungen macht, für welche ein geeignetes Formular schon im Vorhinein bereit gehalten und im Kopfe ausgefüllt wird (siehe Anlage I). Auf diesem Formular werden die Gewichtsmengen, welche die einzelnen Wagen für die im Kopfe vermerkten oder auch noch zu vermerkenden Stationen oder Gruppen enthalten, vorgetragen. Besondere, das Ladegeschäft beeinflussende Eigenschaften der Güter werden kurz hervorgehoben.

Ladetabelle. Bei der Gewichtsnotirung sind die Karten mit der Chiffre derjenigen Station oder Gruppe zu versehen, nach welcher das Gut verladen wird. Als Behelf dient hier dem Beamten die sorgfältig auszuarbeitende Ladetabelle (Anlage II). Sind sämmtliche Gewichtsmengen notirt und aufaddirt, dann wird auf Grund der erhaltenen Gewichtsmengen bestimmt, nach welchen Stationen und Gruppen Wagen abgefertigt werden und in welcher Weise die angekommenen Wagen zu den neu zu formirenden zu verwenden sind. Hierauf werden die Packmeister entsprechend verständigt und die inzwischen an den Rampen bereitgestellten Wagen mit dem Namen ihrer Bestimmungsstation versehen.

Um- und Zurechtladen. Das Umladen und bezw. Zurechtladen erfolgt in der Weise, daß der Ladebeamte jedem der diensthabenden Packer jeweils Papiere zu einem Wagen aushändigt, nachdem diese Papiere vorher im Entladebuche eingetragen worden sind**).

Aufgabe des Packers. Der Packer deplombirt nun den betreffenden Wagen, merkt Zahl und Nummer der Plomben vor und liefert dieselben nach Entladung des Wagens ab. Die Güterlader sagen vor dem Auflegen jedes Stück nach Zeichen und Nummer an, der Packer streicht in der zugehörigen Karte das Gut ab, schreibt das neue Wagennummer auf Grund der in Händen habenden Disposition auf und der Arbeiter bringt

---

*) Die hier gegebenen Gesichtspunkte können selbstredend nur ganz allgemein aufgefaßt werden. Die einschlägigen Verhältnisse bei einer großen Umladestation sind wesentlich andere als die bei einer mittleren oder kleineren Güterumschlagsstelle. Die Hauptaufgabe des leitenden Beamten ist eben, die Eintheilung der Geschäfte dem jeweiligen Bedürfnisse anzupassen.

**) Bei Umladestationen mit ausgedehntem Verkehre wird es sich nicht umgehen lassen, dem Packer die Papiere zu mehreren Wagen gleichzeitig zu übergeben; immerhin soll aber darauf gesehen werden, daß die Papiere in jener Reihenfolge zur Abgabe kommen, in welcher die Umladung der Wagen zu bethätigen ist.

dann das Gut mit der Karte in den neuen Wagen. In gleicher Weise ist bei den folgenden Wagen zu verfahren. Mit Beendigung des Umladegeschäftes müssen sich dann in jedem neu verladenen Wagen die bestimmungsgemäß einzuladenden Güter nebst den zugehörigen Papieren befinden und hat sich der Packer von der Richtigkeit zu überzeugen*).

Es ist darauf zu halten, daß zuerst immer diejenigen Wagen entladen werden, deren Inhalt sogleich in andere Wagen verbracht werden kann, damit ein Aufstapeln von Gütern auf den Laderampen thunlichst vermieden wird.

Wird das Ladegeschäft von diesen Gesichtspunkten aufgefaßt und demselben von Seite der Betheiligten die erforderliche Arbeitsfreudigkeit entgegengebracht, dann wird sich dasselbe gewiß zur Zufriedenheit der Parteien und zum Vortheil der Verwaltung abwickeln.

---

*) Die Papiere können auch nach Entladen eines jeden Wagens dem Ladeaufsichtsbeamten übergeben werden, welcher sie der aufgestellten Disposition entsprechend ordnet und durch Vergleichung der vom Packer aufgeschriebenen Wagennummern prüft, ob das Gut in den richtigen Wagen verladen worden ist.

Dieses Verfahren bietet den Vortheil, daß mit der Anfertigung der Umschlagskarten schon früher begonnen werden kann und verspätete Zugsabfertigungen wegen Zuwarten auf Fertigstellung der Papiere vermieden bleiben.

Erläuterungen zum Dispositions-Schema (Anlage 1 mit Anhang).

Rubrik 1 enthält außer den Nummern der Züge, mit denen di Wagen eingetroffen sind, den Vermerk „Halle“. Die mit „Halle“ b zeichneten Wagen sind Wagen mit Restgut, welche täglich nach Fertig stellung der plombirten Stückgutwagen „zur Umladrampe“ überwiese werden. Rubrik 3 enthält die Uebergangsstationen (und eventuell auc die Eingangsdaten) der fremden Wagen, welche Angaben zur richtige Ausführung der Weiterdisposition unbedingt erforderlich sind und vor Transitbeamten bei der Uebernahme des Zuges auf der oben au liegenden Karte des Kartenpackets aufgeschrieben werden muß.

Die dem Dispositionsschema als Anhang beigegebene „Lad disposition“ wird vom Ladebeamten aufgestellt und dem Packerpersona übergeben, welche auf Grund derselben das Um- und Zurechtladegeschä bethätigen. Für die Umladung hat als oberster Grundsatz zu gelte daß das Umladegeschäft sich möglichst einfach gestalte, weßhalb nu die unbedingt nothwendigen Umladungen vorgenommen werden solle Zur Erreichung dieses Zweckes wird im Allgemeinen ein Wagen nac jener Station bezw. Richtung zu bestimmen sein, nach welcher er di meisten Güter enthält, oder mit anderen Worten: „Der Weiterlauf de einzelnen Wagens ist so zu bestimmen, daß das meiste Gut in den selben verbleiben kann“. Die für die Bestimmung der im Schem bezeichneten Wagen maßgebenden Gewichts-Ziffern sind zur bessere Orientirung **fett** gedruckt. Hiernach erscheinen bei Wagen Nr. 3121 fett gedruckt die Ziffern 420 kg (Strecke München—Ingolstadt) un 410 kg Pfaffenhofen. Für die Bestimmung dieses Wagens ist som die Unterwegsfracht maßgebend, denn es stehen diesen 830 kg, welc im Wagen verbleiben können, nur die 380 kg des Wagens 3477 gegenüber, während wiederum der letztere Wagen das Meistgewicht fü Ingolstadt Ort enthält (700 kg) und dahin zu bestimmen ist.

Wagen 37112 ist als Sammelwagen für Gunzenhausen—Ansba bestimmt, trotzdem er nur 40 kg für diese Strecke enthält, währen das betreffende Gewicht des Wagens 40419 = 280 kg ausmach Maßgebend für diese Bestimmung waren die folgenden Gründe „Wagen 40419 enthält nämlich das Meistgewicht nach Schwaba (**420** kg), wozu als weiterer günstiger Umstand hinzukommt, da weitere 210 kg (Strecke Treuchtlingen—Nbg.) ebenfalls im Wage verbleiben können. 40419 geht demnach nach „Schwabach“ unte Belassung des Gutes für Strecke Treuchtlingen—Schwabach.

Wenn nun Wagen 37112 auch nur 40 kg für Gunzenhausen—Ansbach hat, so suchen wir ihn unter Hinzunahme der Unterwegsfrac doch auf das „Meistgewicht“ zu bringen, was dadurch geschieht, da das Gut für Strecke Ingolstadt—Treuchtlingen mit 420 kg im Wage belassen wird. (Wagen 36418 hätte nur 410 kg und ist außerde

schon für eine andere Verwendung in Aussicht genommen. Wagen 32312 mit Bestimmung Marktbreit und Würzburg hat das Meistgewicht (**550** kg) für letztere Stationen. Würzburg Ort bleibt außer Betracht, nachdem nach der letzteren Station nach Maßgabe der vorhandenen Gewichtsmengen ein plombirter Wagen abgefertigt wird.)

36648 = **1370** kg nach Würzburg (Meistgewicht);
33114 = **500** kg (Ingolstadt)—Regensburg (Meistgewicht);
34508 = **310** kg (Ingolstadt)—Augsburg (Meistgewicht);

410 kg für Ingolstadt—Treuchtlingen kommen nicht mehr in Frage, weil diese Strecke mit dem Meistgewicht von 420 kg schon anderweitig untergebracht ist.

35713 = **510** kg Eichstätt (Meistgewicht);
B'lin 4173 = **720** kg Lichtenfels—Probstzella (Meistgewicht);
37718 = **1210** kg Nürnberg Ort (Meistgewicht);
34112 = **510** kg Nürnberg—Bamberg (Meistgewicht);
36118 = **410** kg Würzburg Uebergang (Meistgewicht);
31007 = **480** kg Nürnberg Uebergang (Meistgewicht).

38512 nach Fürth hat zwar nicht das Meistgewicht für Fürth, nachdem aber über die Wagen 31007 und 33114, welche eine höhere Gewichtsziffer für Fürth aufweisen, bereits zweckentsprechend verfügt ist, so erübrigt nur, auf diesen Wagen zurückzugreifen. Aber auch in diesem Falle wird unter Hinzunahme der Unterwegsfracht nach Roth mit 310 kg das Meistgewicht mit **580** kg erreicht.

40110 = **530** kg Wolnzach (Meistgewicht).

37142 = 410 kg Pappenheim, weil er für diese Station ein schweres Stück mit 410 kg enthält, welches nicht offen am Zuge ausgeladen werden kann.

Es empfiehlt sich meistens nicht, außergewöhnlich schwere Gegenstände umzuladen und zwar auch dann nicht, wenn in dem betreffenden Wagen für eine andere Station oder Strecke Güter mit größeren Gewichtsmengen verladen wären.

Die im gegebenen Falle stattfindenden Zusammenladungen sind am Fuße des Dispositionsschemas durch Klammern ersichtlich gemacht.

Bei der Anlage werden zunächst die im Transportdienstbuche vorgesehenen Kurswagen und zwar routenweise eingesetzt und dazu noch jene Stationen, nach welchen erfahrungsgemäß täglich größere Gütermengen anfallen. In jeder Abtheilung werden einige Rubriken für etwa nothwendig werdende weitere Einträge freigehalten.

Anlage II.

Temp. = Tempelhof Rgbhf.;
L^{a} = Leipzig-Eilenb. Bahnhof Gruppe 4^{a};
L^{b} = Leipzig-Eilenb. Bahnhof Gruppe 4^{b};
E. O. = Erfurt (Ort) Empfangsschuppen;
E. D. = Erfurt (Durchgang) Umladehalle.

Leinwand

Station	Gruppe	Station	Gruppe
Akendorf	Buckau	Behnau	L^{b}
Adlershof	Temp.	Belgard	Temp.
Aken	Halle	Belleben	E. O.
Alexandrowo	L^{a}	Belzig	E. O.
Allenstein	L^{a}	Bennstedt	E. O.
Altdamm	Temp.	Bentschen	L^{a}
Alten	E. D.	Bergen a. Rügen	Temp.
Altfelde	Temp.	Bergen a. Dumme	Buckau
Althaldensleben	Buckau	Berka a. Ilm	E. D.
Alt-Jablonken	L^{a}	Berlin Anh.-Dresd.	Berlin
Altwasser	L^{b}	„ Hambg. Bhf.	„
Ammendorf	E. D.	„ Lehrter Bhf.	„
Amsee	L^{a}	„ Centralmkthalle	Temp.
Anclam	Temp.	„ Görlitzer Bhf.	„
Anderbeck	E. O.	Brandenburg	Magdebg.
Angermünde	Temp.	Braunschweig	E. O.
Annaburg, Pr. Sachsen	L^{b}	Brechelshof	L^{b}
Antonienhütte	L^{b}	Brüheim-Sonneborn	Gotha
Apolda	E. D.	u. s. w.	
Argenau	L^{a}		
Arnstadt	Ritschenhsn.	Calau	L^{a}
Arnswalde	L^{b}	Calbe Stadt	E. O.
Artern	E. O.	Cellehne	Buckau
Aschersleben	E. O.	Camburg a. S.	E. D.
Auehütte	Ritschenhsn.	Camenz	L^{b}
		Cöthen	Halle
Baalberge	E. O.	Cölbe	Mgdbg.
Baddeckenstedt	E. O.	Cüstrin	Temp.
Badersleben	E. O.	u. s. w.	
Bärwalde N. M.	Temp.		
Ballenstädt	E. O.	Dachrieden	Gotha
Ballstädt b. Gotha	Gotha	Dallgow	Temp.
Barby	E. O.	Dambeck	Buckau
Barleben	Buckau	Dannenberg	E. O.
Barth	Temp.	Delitzsch b. Halle	Halle
Barum	E. O.	Dessau	E. D.
Baruth, Prov. Brandenbg.	L^{a}	Deutsch-Eilau	L^{a}
Bauerwitz	L^{b}	Dietzhausen	Ritschenhsn.
Bebitz	E. O.	Dittersbach	L^{b}
Beelitz	E. O.	Dreileben-Drakenstedt	Magdbg.
Beetzendorf	E. O.	u. s. w.	

Leinwand

NB. Die Ladetabelle wird vortheilhaft 3, 4 und auch mehrtheilich erstellt; die einzelnen Theile werden auf starken Carton geklebt und die einzelnen Cartons vermittelst Leinwandstreifen *zusammengeheftet,* so daß dann die Tabelle bequem in beliebiger Weise aufgestellt werden kann.

Weichen- und Signal-Centralisirung in betriebsdienstlicher Hinsicht.*)

Unter Weichen- und Signalcentralisirung versteht man eine Einrichtung, welche es ermöglicht, verschiedene, räumlich von einander getrennte Signale und Weichen einer Eisenbahnstation von einem Punkte aus zu bedienen.

Solche Einrichtungen besitzen die Eisenbahnen in den Centralanlagen für Signal- und Weichencentralisirung. Wenn diese Einrichtungen den Anforderungen des Eisenbahnbetriebes genügen sollen, dann müssen sie folgenden allgemeinen Bedingungen entsprechen;

1. Signale für Richtungen, deren Züge sich gegenseitig gefährden könnten, dürfen nie gleichzeitig auf „Fahrt" gestellt werden können;

2. ein Signal darf erst dann auf „Fahrt" gestellt werden können, nachdem sämtliche Weichen, welche der erwartete Zug zu durchfahren hat, ihre richtige Stellung und außerdem die in den Nachbargeleisen liegenden Weichen, durch welche Fahrzeuge auf die Geleisstrecke des Zuges gelenkt werden könnten, eine ablenkende Stellung erhalten haben;

3. während das Fahrsignal gegeben ist, sind die unter 2 genannten Weichen in ihren Stellungen verriegelt, so daß ein Umlegen derselben erst möglich wird, nachdem das Signal wieder auf „Halt" zurückgestellt worden ist.

Das zur Erfüllung dieser Bedingungen erforderliche Abhängigkeitsverhältnis der Stellhebel unter einander wird durch mechanische Verschluß-Einrichtungen erzielt.

Wenn wir uns nun fragen, in welcher Weise durch die Weichen- und Signalcentralisirung der Betrieb auf einer Station beeinflußt werde, so hat diese Frage durch die vorbenannten Eigenschaften der Centralisirungsapparate im Allgemeinen schon ihre Beantwortung im günstigen Sinne gefunden, denn es leuchtet ohne Weiteres ein, daß die gegenseitige Abhängigmachung der Signale und Weichen und die

*) Im Anschlusse an die bei der ersten Expeditorenprüfung vom 27. mit 29. November 1894 gestellte Frage: „Was versteht man unter Weichen- und Signalcentralisirung im Allgemeinen und in welcher Weise wird durch dieselbe der Betrieb auf einer Station beeinflußt?"

Literatur:

„Die Anwendung und der Betrieb von Stellwerken zur Sicherung von Weichen und Signalen" von Richard Kolle; Berlin 1888, Verlag von Ernst & Korn.

„Ueber die Sicherung des Eisenbahnverkehrs auf den Bahnhöfen", v. Regierungsbaumeister Schön. Verlag von Theodor Riedel, München 1887.

„Die elektrischen Eisenbahnsignale" von Haßler, Stuttgart 1895. Verlag von W. Kohlhammer.

dadurch ermöglichte Ausschließung feindlicher Fahrstraßen für die Betriebssicherheit große Vorteile bringt.

Will man aber die Vorteile der Signal- und Weichencentralisirung recht eigentlich erkennen, dann muß man sich den Betrieb auf einer größeren nicht centralisirten Station ansehen und hierauf die Abwicklung der Geschäfte auf einer centralisirten Station mit ungefähr gleichem Geschäftsumfang.

Auf nicht centralisirten Stationen hat der Betriebsbeamte sich vor Ankunft und Abgang eines jeden Zuges unmittelbar zu überzeugen, ob alle Wechsel für die von dem zu erwartenden Zuge zu befahrende Fahrstraße richtig stehen, ob die Wechselwärter auf ihren Posten sind, sowie ob die von dem fälligen Zuge zu benützende Fahrstraße frei ist (auf größeren Stationen wird die Wechselkontrole von eigens aufgestellte Stationsmeistern ausgeübt). Außerdem ist angeordnet, daß das Rangiren aufzuhören hat, sobald das Einfahrts-Sperrsignal auf „Fahrt frei" gestellt ist, und hat sich die Kontrole des Betriebsbeamten auch auf die Befolgung dieses Gebotes zu erstrecken.

Was nun die Wechselkontrole auf nicht centralisirten Stationen, insbesondere auf eingeleisigen Strecken mit dichtem Zugsverkehr für einen Betriebsbeamten bedeutet, weiß jeder zu würdigen, der den Betriebsdienst auf solchen Stationen ausgeübt hat. Mit Rücksicht darauf, daß die Einfahrtswechsel in manchen Stationen, örtlicher Hindernisse wegen, vom Perron aus nicht gesehen werden können, muß der Betriebsbeamte bei der Ausübung der Wechselkontrole oft einen längeren Weg zurücklegen, bis der Blick auf den Einfahrtswechsel frei wird. Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen — Nebel, Schneefall, starkem Regen — wird fast bei allen Stationen ein größerer oder kleinerer Weg zurückgelegt werden müssen, bis die Einfahrtswechsel sichtbar werden. Dieses häufige Gehen zu und von den Wechseln ist nicht nur zeitraubend, sondern mit Rücksicht darauf, daß diese Gänge zu jeder Tageszeit und bei jeder Witterung gemacht werden müssen, auch sehr anstrengend, zumal die zu den Zugszeiten abzuwickelnden übrigen Dienstgeschäfte Eile notwendig machen. Wenn die Wechselkontrole schon unter normalen Umständen körperlich anstrengend und zeitraubend ist, so ist sie dies noch viel mehr, wenn Störungen im Zugslaufe, Kreuzungs- und Ueberholungs-Verlegungen notwendig machen. In solchen Fällen muß für die beteiligten Wechselwärter ein schriftlicher Befehl ausgefertigt und ihnen durch Boten zugestellt werden, wenn die Verständigung dieses Personals nicht in anderer Weise „sicher" erfolgen kann. Anschließend hieran hat der Betriebsbeamte zu prüfen, ob die Wechsel auch dem von ihm erteilten Befehle entsprechend gestellt worden sind. Hat nun die Wechselkontrole die richtige Stellung derselben ersehen lassen, so ist aber immer noch die Möglichkeit vorhanden, daß infolge eines Mißverständnisses oder eines Versehens der Wechselwärter seinen Wechsel noch kurz vor Einfahrt des Zuges umstellt, ohne daß es der Betriebsbeamte verhindern kann und in der That weist die Geschichte der Eisenbahn-Unfälle viele Belege dafür auf, daß nach vorgenommener Wechselkontrole noch Wechsel umgestellt worden sind, sowie daß auch

das Rangirpersonal trotz der bereits gegebenen Einfahrt für einen Zug noch Rangirbewegungen ausführte, sowie daß dann nicht selten die Wechsel in unrichtiger Stellung belassen und auf diese Weise Entgleisungen oder Zusammenstöße herbeigeführt worden sind. Der Abfertigungsbeamte, beziehungsweise der Stationsmeister ist aber erfahrungsgemäß nur selten in der Lage, solche nach vorgenommener Wechselkontrole begangene Fehler des Wechselwärter- und Rangirpersonals rechtzeitig wieder gut machen zu können, zumal wenn größere Entfernungen in Frage kommen, oder wenn der Ausblick durch ungünstige Witterungsverhältnisse behindert ist.

Besehen wir uns nun eine centralisirte Station, so fällt uns vor Allem auf, daß die Fahrstraßen, an denen sonst zahlreiche Wechselwärter ihrem Dienste oblagen, vereinsamt sind. Dieser vielgliedrige, lebendige, so vielen Zufälligkeiten unterworfene Apparat ist verschwunden und an seine Stelle ist eine mechanische Einrichtung getreten, welche nur einem einzigen Willen folgt und deren Arbeitsleistungen absolut sicher und verläßig sind. Irrthum ist hier ausgeschlossen, während sonst der tüchtigste und gewissenhafteste Wechselwärter durch einen einzigen Fehlgriff großes Unheil anrichten konnte.

Der Betriebsbeamte hält den Bahnhof vermittelst des Blockapparates geschlossen. Gegen seinen Willen kann das Einfahrtssignal nicht auf „Fahrt“ gestellt und kein Zug eingelassen werden. Hat er aber einem Zuge die Einfahrt erlaubt und ist das Einfahrtssignal auf „Fahrt“ gestellt, dann kann keine der an der geöffneten Fahrstraße liegenden Weichen mehr umgestellt werden. Die Weichen sind fest und sicher verschlossen und verlieren dadurch den ihnen sonst innewohnenden Charakter als Gefahrpunkte.

Der Betriebsbeamte auf einer centralisirten Station hat sich vor Ankunft und vor Abgang eines Zuges zunächst davon zu überzeugen, ob das Geleise für den zu erwartenden Zug frei ist. (Diese Kontrole ist, wie wir später noch erfahren werden, auch von den Turmwärtern mit auszuüben.) Ist das der Fall und er hält den Zeitpunkt zur Freigabe der Einfahrt für gekommen, dann gibt er vom Blockwerk aus den bisher unter Verschluß gehaltenen Fahrstraßenhebel frei. Bevor nun der Turmwärter das Signal auf „Fahrt“ umstellen kann, müssen alle in der Fahrstraße liegenden Weichen der Fahrstraße entsprechend gestellt sein.

Ist das Signal auf „Fahrt“ gestellt, so werden, wie wir später näher ersehen werden, vom Blockwerk aus alle in der freigegebenen Fahrstraße liegende Weichen verschlossen, so daß der Wärter an der Fahrstraße keine Veränderung mehr herbeiführen kann; es ist ihm lediglich noch möglich, das Einfahrtssignal in die Haltstellung zurückzubringen. Eine Wechselkontrole Seitens des Betriebsbeamten wird sonach in centralisirten Stationen überflüssig, weil die richtige Stellung der Weichen nach Stellung des Einfahrtssignales auf „freie Fahrt“ gewährleistet ist, da ja, wie wir bereits gehört haben, das Einfahrts-Sperrsignal erst dann auf Fahrt gestellt werden kann, wenn vorher die Weichen richtig gestellt sind und weil ferner nach der Stellung des Signals auf „Fahrt“ Umstellungen von Weichen unmöglich sind. Die Stellung der Signale für die Ein- und Ausfahrt wird in das

Betriebsbureau durch elektrische Kontakte gemeldet und zwar sind hiefür über dem Blockwerk Vorrichtungen angebracht, welche die den Signalstellungen entsprechenden Zeichen ersehen lassen. Erwähnt möchte hier auch noch werden, daß sich bei centralisirten Stationen Aenderungen in der Einfahrt der Züge noch im letzten Augenblick und ohne besonderes Personalaufgebot durchführen lassen. Der Betriebsbeamte verständigt den Turmwärter durch das Telephon von der notwendigen Aenderung einer Fahrstraße und gibt dann hierauf die neu bestimmte Fahrstraße frei. Durch die Centralisirung wird also dem Betriebsbeamten die zeitraubende, strapaziöse und äußerst verantwortungsvolle Wechselkontrole abgenommen und es wird ihm ermöglicht, von seinem Bureau oder von dem in unmittelbarer Nähe befindlichen Blockwerk aus alle auf die Ein- und Ausfahrt der Züge abzielenden Befehle dem Wechselwärter-Personale (Turmwärter) erteilen und auch die richtige Ausführung derselben kontroliren zu können.*)

Große Vorteile bringt die Centralisirung ganz besonders auch für den Wechselwärter- und Rangirdienst. Während auf nicht centralisirten Stationen der Weichenwärter unter gefährlichen Geleiseüberschreitungen, von Weiche zu Weiche eilend, allen Unbilden der Witterung ausgesetzt, und oft durch den niedergehenden Rauch der Lokomotiven oder durch vorstehende Wagenreihen in der Orientirung behindert, seinen Dienst versehen muß, wird die Weichenbedienung auf centralisirten Stationen von einem gegen Witterungs-Einflüsse schützenden, übersichtlich gelegenen Raume aus versehen und der Bedienstete, welcher hier seinen Dienst ausübt, kann den Aufträgen des Betriebsbeamten und den Bewegungsvorgängen auf dem Bahnhofe mit weit größerer Ruhe und Aufmerksamkeit folgen, als dies im anderen Falle möglich ist.

Der Turmwärter ist für die richtige und pünktliche Bedienung der Weichen, sowie der etwa dem Stellwerke angeschlossenen Schranken verantwortlich. Vor der Ein- und Ausfahrt eines jeden Zuges muß er sich überzeugen, ob die von dem fälligen Zuge zu befahrenden Geleise seiner Gruppe frei sind; den ihm vom Betriebsbeamten zukommenden Auftrag auf Umstellung eines Ein- oder Ausfahrtssignals auf „Fahrt" darf er nur dann entsprechen, wenn der Fahrt des Zuges in seinem Bezirke ein Hindernis nicht im Wege steht. Erwächst erst nach der Fahrtstellung des Signals ein Hindernis für die Ein- oder Ausfahrt eines Zuges, so hat der Turmwärter das Signal sofort wieder auf „Halt" umzustellen. Dadurch, daß man den Turmwärter, welcher die Geleise seiner Gruppe

*) Wenn indessen die für die Erkennung der Signale an den Blockapparaten angebrachten Einrichtungen versagen, so hat sich der Betriebsbeamte in anderer Weise über die Stellung der Weichen zu versichern und zwar entweder durch Beobachtung der Signalflügel oder wie bei uncentralisirten Stationen durch unmittelbare Besichtigung der Weichen. Bei centralisirter Weichen- und Signalstellung ist namentlich im Winter darauf Bedacht zu nehmen, daß die Drahtzüge und Gestänge stets von Eis- und Schnee freigehalten werden, weil bei eintretendem Thau- und nachfolgenden Frostwetter die Drahtzüge in den Uebersetzungsrollen nicht mehr eingreifen und hiedurch richtige Stellung der Vor- und Einfahrtssignale, sowie der Geleisewechsel unmöglich wird. Das Wechselwärterpersonal ist daher im Winter zur öfteren Reinigung der Drahtzüge anzuhalten.

besser übersehen kann, als der oft weit entfernte Betriebsbeamte, zur Kontrole mit heranzieht, wird die Gefahr verringert, daß ein Zug auf ein Geleise eingelassen wird, auf dem sich ein unvermuthetes Hindernis befindet.

Hinsichtlich des Rangirdienstes ist zunächst hervorzuheben, daß die Centralisirung einer allzuhastigen Abwickelung des Rangirgeschäfts Einhalt thut und das Personal zwingt, sich einer besonnenen und pünktlichen Ausführung seiner Dienstgeschäfte zu befleißen. Gleichwohl ist kein übermäßig langsames Fahren nothwendig, vielmehr kann in centralisirten Stationen ebenso schnell manöverirt werden, als in uncentralisirten Stationen. Theilweise ist sogar eine Beschleunigung der Manöver möglich, weil der Turmwärter seine Wechsel alle von einer Stelle aus bedienen kann und Geleiseüberschreitungen 2c. in Wegfall kommen.

Von ungünstigem Einfluß auf die Sicherheit des Zugsverkehrs ist bekanntermaßen das Aufschneiden von Weichen bei der Ausführung von Rangirmanövern. Der Umstand nun, daß bei nicht centralisirten Stationen das Aufschneiden von Weichen nur selten zur Kenntnis des Stationsvorstandes kommt, weil das beteiligte Rangir- und Wechselwärterpersonal gegenseitiges Interesse an der Verschweigung solcher Vorkommnisse hat, ließ das vorschriftswidrige Rangiren mit all seinen bedenklichen Folgeerscheinungen zu ganz besonderer Blüte gelangen und eine große Zahl von Unfällen ist darauf zurückzuführen, daß man auf nicht centralisirten Stationen eben kein Mittel besitzt, um dem zu schnellen Fahren, das oft einem förmlichen Hineinjagen in die Weichenstraßen gleichkommt, dem sogenannten Schnurren 2c. 2c. wirksam steuern zu können.

Durch die Einführung der Centralisirung ist dies anders geworden. Das Aufschneiden von Weichen, d. i. das Einfahren in eine nicht richtig gestellte Weiche von ihrer Kreuzung her, wird in centralisirten Stationen vom Turmwärter stets bemerkt. Und nachdem der Fehlige auch für entstehende Reparaturkosten aufzukommen hat, so erfolgt auch in allen Fällen die Namhaftmachung des Schuldigen.

Die Zuweisung erwachsender Ersatzkosten ist gerechtfertigt, weil das Aufschneiden einer Weiche fast ausnahmslos eine Folge von grober Unachtsamkeit ist. Zugleich liegt darin, daß man den Fehligen zum Kostenersatz heranzieht, eine gewisse Gewähr dafür, daß das Personal bei der Ausübung seines Dienstes die nötige Vorsicht walten läßt.

Hinsichtlich des Rangirdienstes in centralisirten Stationen sind folgende Gesichtspunkte maßgebend:

„Der Rangirleiter, beziehungsweise der gemäß § 590 der Fahrdienst-Instruktion auf dem letzten Wagen eines rückwärts zu bewegenden Zuges postirte Bedienstete hat sich bei allen Rangirbewegungen, und insbesondere vor jeder Weisung an die Stellwerkswärter, Weichen umzustellen, zuerst davon zu überzeugen, daß die bezüglichen Weichen und Geleise bis zu den Markirzeichen frei sind.

Erst dann hat er die vorgeschriebenen örtlichen Signale an die Weichensteller mit dem Horn oder der Mundpfeife zu geben, bezw. da, wo dies unzulänglich ist, von der rangirenden Maschine mit der Dampfpfeife geben zu lassen, im übrigen hat er sich aber fortwährend

so gut wie nur möglich durch mündlichen Zuruf mit den Weichenstellern zu verständigen.

Der Rangirleiter ist für alle Folgen seiner an die Weichensteller erteilten Aufträge in erster Linie verantwortlich. Die Aufträge des Rangirpersonals hat der Stellwerkswärter, vorausgesetzt, daß die zu befahrenden Geleise frei sind, insolange zu vollziehen, als die Signalstellung kein Hinderniß bildet, d. h. die Befahrung der Geleise zuläßt oder die etwa frei gegebenen Fahrstraßen von den Anordnungen des Rangirpersonals nicht beeinflußt werden. Hält der Wärter jedoch das verlangte Umlegen eines Weichenhebels in Hinsicht auf die vom Betriebsbureau ergangenen Deblockirungen für unthunlich, so hat er den Weichenhebel in seiner Stellung zu belassen, die Gründe hiefür aber sofort dem Rangirpersonal so gut wie möglich zur Kenntnis zu bringen. In gleicher Weise ist das Rangirpersonal zu verständigen, wenn das von ihm verlangte Umlegen einer Weiche infolge einer Signalstellung mechanisch unmöglich geworden ist.

Die für eine centralisirte Station hinsichtlich des Rangirdienstes in Betracht kommenden Dampfpfeifensignale sind ein für allemal festgesetzt und aus der „Zusammenstellung der Rangirpfiffsignale in den centralisirten Stationen“ zu ersehen.

Die allgemeinen Dampfpfeifensignale nach der Signalordnung vom 1. Januar 1893 sind folgende:

Signal	23.	Achtung geben	—
„	24a.	Bremse mäßig anziehen	•
„	24b.	„ stark anziehen	• • •
„	24b.	Nothsignal	• • • • • • • • •
„	25.	Bremse loslassen	— —

Die Rangirpfiff-Signale sind im Gegensatz zu den in der Signal-Ordnung bereits allgemein vorgesehenen Dampfpfeifen-Signalen, wie solche vorangehend dargestellt sind, aus zwei Theilen zusammengesetzt, nämlich aus einem Anruf- und einem Zählpfiff

Als Anrufpfiffe dienen:

a. ein mäßig langer Pfiff	—
b. ein Doppelpfiff; kurz, mäßig lang	• —
c. zwei mäßig lange Pfiffe	— —
d. ein Triller	~~~~
e. ein kurzer u. ein gedehnter (langer) Pfiff	• ———
f. zwei kurze u. ein gedehnter (langer) Pfiff	• • ———

Die Pfiffe a bis f bezeichnen die verschiedenen Gattungen der Geleise und zwar insbesondere e. die Ausziehgeleise, auf welchen die Rangirbewegungen stattfinden sollen, f. die freie Bahn.

Die Anzahl der Zählpfiffe bemißt sich nach der Nummerirung der Geleise.

Das Rangirpfiff-Signal gilt dann auch als Achtungspfiff (Signal 23), so daß letzterer unterbleibt, wenn die Maschine sich bald nach dem Rangirpfiff in Bewegung setzt.

Als Zählpfiffe, welche nach kurzer Pause dem Anrufpfiffe zu folgen *haben, kommen in der Regel zur Anwendung:*

Der kurze einfache Pfiff •
Der Doppelpfiff: kurz, mäßig lang • —

Die Bezeichnung der Geleise hat thunlichst durch Zuruf, Horn oder Schrillpfeife und nur bei größerer Entfernung oder besonders ungünstiger Witterung mit der Dampfpfeife zu geschehen.

Die Centralisirung der Weichen und Signale bezweckt die Betriebssicherheit auf den Bahnhöfen zu erhöhen, ein Zweck, welcher, wie wir aus den vorausgegangenen Schilderungen erfahren haben, in weitgehendster Weise erreicht wird.

Die Centralisirung gestaltet die Aufgabe des Betriebsbeamten zwar umfangreicher und dadurch auch verantwortungsvoller, dagegen nimmt sie ihm aber schwere Sorgen und Aufregungen ab und jeder einsichtige Betriebsbeamte wird die Einführung der Centralisation auf seiner Station freudigst begrüßen, denn die Signal- und Weichencentralisirung in ihrer derzeitigen Gestaltung stellt den größten Fortschritt in der gesammten Betriebsmechanik der Neuzeit dar. Wenn nun auch die vorliegende Frage auf die Schilderung der Einrichtung von Signal- und Weichen-Centralisirungsanlagen nicht ausgedehnt ist, so soll gleichwohl nachstehend eine kurze Mitteilung hierüber angereiht werden, zumal die nähere Kenntnis dieser Einrichtungen die Vorteile derselben noch stärker hervortreten läßt.

Die ersten Versuche auf dem Gebiete der Signal- und Weichencentralisirung reichen bis zu Ende der Vierziger Jahre zurück und zwar wurden diese in England gemacht. In Deutschland wurde das erste Stellwerk, welches nach englischem Muster von der Kölnischen Maschinenbauanstalt Bayenthal erbaut worden war, von der Braunschweig'schen Eisenbahn im Jahre 1857 auf dem Bahnhof Börßum aufgestellt. In Bayern wurde die erste Centralanlage 1882 auf dem Bahnhofe in München-Ostbahnhof dem Betriebe übergeben. Inzwischen hat die Centralisirung auf den bayerischen Staatseisenbahnen rasche Fortschritte gemacht und sind bis jetzt schon viele Stationen mit dieser Einrichtung versehen.

Die Stellwerksanlagen werden nach dem jeweils auftretenden Bedürfnisse gestaltet und zwar ist bei den bayerischen Staatseisenbahnen folgende Klasseneinteilung getroffen:

Klasse 0: In der Station ist ein Stellwerk am Perron zum Stellen der sämtlichen Sperrsignale aufgestellt, von demselben werden auch vorkommenden Falls die spitz befahrenen Weichen verriegelt.

Klasse 1: Mit einem einzigen am Perron aufgestellten Stellwerke, von welchem aus die Signale und Weichen bedient werden.

Klasse 2: Mit einem einzigen, in einem Weichenturm untergebrachten und blockierten Weichen- und Signalstellwerke.

Klasse 3: Mit mehreren blockirten Weichen- und Signalstellwerken mit Durchfahrtssignalen und mit von zwangsweiser Ausfahrtshaltstellung abhängiger Einfahrtsfreigabe.

Klasse 4: Mit mehreren blockirten Weichen- und Signalstellwerken ohne Durchfahrtssignale und ohne vorgenannte zwangsweise Ausfahrtshaltstellung.

Die einzelnen Klassen können auch in Kombination auf derselben Station vorkommen.

Die Centralisirung der Weiche ist nach zwei verschiedenen Construktionsweisen zur Ausführung gelangt, nämlich entweder durch steife Rohrgestänge oder durch endlose Doppeldrahtzüge. In beiden Fällen wird mit dem Umlegen der Weichen gleichzeitig das feste Anliegen der Zunge an der Anschlagschiene durch einen Bewegungsüberschuß (toten Gang) der Umstellvorrichtung gesichert.

Mit der Centralisirung der Weichen wurde auch die Umwandlung der alten, auf hohen Ständern befindlichen Weichensignale (Farbsignale) in niedrigstehende, die Weichenstellung bei Tag und Nacht in derselben Weise anzeigende Formsignale nach einem neuen Princip durchgeführt, nämlich derart, daß die Signalbilder mittelst schmalen, dunklen Blechstreifen auf dem hellen Untergrunde der Laterne gebildet werden. Hiedurch wurde es möglich, für verschränkte und Doppelweichen, wie auch für doppelte Kreuzungsweichen mit einer einzigen Laterne auszukommen, so daß die neuen Weichensignale eine nicht zu unterschätzende Erleichterung für die rasche und sichere Erkennung des Standes der Weichen im Rangirdienste bieten. Die Laternen dienen zugleich als Nummernschilde der Weichen.

Das wichtigste Hilfsmittel zur Sicherung des Eisenbahnverkehrs auf den Bahnhöfen bilden die optischen Signale und auch bei den Central-Anlagen spielen sie die erste Rolle, denn die Annahme liegt sehr nahe, daß die Zusammenlegung der Weichenhebel an einem Standorte an und für sich und ohne Verbindung mit den Sperrsignalen noch häufiger als bei der Einzelbedienung Irrtum in der richtigen Weichenstellung aufkommen ließe, zumal der Centralweichensteller, welcher infolge seines entfernten Standortes die Weichen nicht so gut überblicken kann und zu leicht versucht werden könnte, etwa vorgekommene oder auch nur vermutete falsche Wechselstellung noch während der Einfahrt des Zuges gut zu machen.

Die zur Anwendung kommenden Signale unterscheiden sich in Sperrsignale und Vorsignale, erstere zerfallen wieder in Einfahrts-Signale (Bahnhofabschlußtelegraphen) und Ausfahrts-Signale, letztere in Einfahrts-Vorsignale und Ausfahrts-Vorsignale (Durchfahrtssignale).

Das Einfahrts-Vorsignal ist mit dem Einfahrts-Signale derart mechanisch in Verbindung gebracht, daß sich beide stets zu gleicher Zeit bewegen.

Die Einfahrts-Signale bilden nach den bisher gemachten Erfahrungen den praktisch allein möglichen Abschluß der Bahnhöfe und konnte anderen mehrfach versuchten Mitteln, welche insbesondere das Ueberfahren der Sperrsignale verhüten sollten, bisher keine praktische Bedeutung beigemessen werden. Zur Beobachtung und Beachtung der Sperrsignale ist das gesammte Zugspersonal verpflichtet und die Gewähr, welche hierin für die richtige Erkennung und Beachtung der Sperrsignale liegt, konnte durch diejenigen mechanischen Vorkehrungen, welche bisher bekannt geworden sind, nicht leicht ersetzt werden, zumal die Anwendung mechanischer Vorkehrungen, wenn sie nicht absolut vollkommen und verläßig sind, noch den großen Nachteil im Gefolge

haben, daß das Personal sich allzusehr auf diese Einrichtungen verläßt und dann an persönlicher Aufmerksamkeit einbüßt.

Gespannte Aufmerksamkeit, weitgehende Vorsicht und Gewissenhaftigkeit des Personals werden stets die besten Bürgen für die erfolgreiche Verhütung ernster Unfälle sein.

Die Einfahrtssignale sind nur soweit auf die freie Bahn hinausgerückt, als dies für die Sicherheit des Stationsdienstes unbedingt nötig erscheint. Einfahrts-Vorsignale werden überall da angebracht, wo das Einfahrtssignal nicht auf eine genügende Entfernung vom Führer gesehen werden kann. Auf Hauptbahnen mit Schnellzugsverkehr werden dieselben in der Regel angewendet, gleichviel, ob der Blick auf das Einfahrtssignal oder überhaupt auf die Station unbehindert ist oder nicht.

Die Ausfahrtssignalmaste sind mit Rücksicht auf ihren Charakter als Haltesignale so aufgestellt, daß sie ebenso wie die Einfahrtssignale den Punkt angeben, bis zu welchem der Zug äußersten Falls vorfahren darf und stehen also so nahe als möglich am Ende der Fahrgeleise. Die Ausfahrts-Vorsignale haben in der Regel keinen eigenen Mast, sondern sind an dem zuvor zu passirenden Einfahrtssignalmast befestigt.

Die Fahrtstellung des Einfahrtssignales ist mit den zur Anwendung gelangten Ausfahrtssignalen derart mechanisch in Zusammenhang gebracht, daß die Haltstellung an dem bezüglichen, derselben Fahrtrichtung entsprechenden Ausfahrtssignale vor der Fahrtstellung des Einfahrtssignales eintritt.

Das Einfahrtssignal läßt im Zusammenhalt mit dem Ausfahrts-Vorsignale schon beim Einfahren erkennen, ob der Zug vor oder erst in der Station anzuhalten hat oder endlich, ob er ohne Anhalten durchfahren darf; denselben Aufschluß gewähren auch die Ausfahrtssperrsignale, je nachdem sie in Ruhe, auf Halt oder auf Fahrt stehen, außerdem zeigen sie, insoferne sie für die Dreiflügelstellung eingerichtet sind, bei geöffnetem Bahnhofe noch an, welches Stationsgeleise der Zug befährt, weil nur für dieses Geleise der Ausfahrtssignalflügel die Ruhestellung zu verlassen hat, während die Ausfahrtssignalflügel der nicht geöffneten Stationsgeleise senkrecht herabhängen.

Bei Nacht zeigen die Ausfahrtssignale in der Fahrtstellung entsprechend der Signalordnung weißes Licht, um Verwechslungen mit dem grünen Rücklicht der nahestehenden Einfahrtssignale vorzubeugen.

Wie bereits angedeutet, zeigen die für die dreifache Flügelstellung eingerichteten Ausfahrtssignale in der Ruhelage nicht die horizontale Haltestellung, sondern eine neutrale Vertikalstellung, bei Nacht ein nach beiden Seiten erscheinendes blaues Licht.

Diese Zeichen tragen nicht den Charakter aktiver Signale, sind vielmehr nur als Orientirungsbehelfe für das Rangirpersonal anzusehen. Außerdem wurde hiedurch gleichzeitig bezweckt, daß die Schnellzüge bei ihrer Durchfahrt durch die Stationen neben ihrem auf „Fahrt“ stehenden Ausfahrtssignale nicht gleichzeitig auf Halt stehende, beziehentlich roth erscheinende Signale vorfinden.

Die Bedingungen, welche Weichen- und Signalstellwerke im Allge-

meinen erfüllen müssen, wurden schon Eingangs genannt; ebenso wurden die Gesichtspunkte mitgetheilt, nach denen die Signal- und Weichencentralisirungs-Anlagen bei den k. b. Staats-Eisenbahnen durchgeführt werden.

Es erübrigt sonach nur noch, einzelne Details der Central-Anlagen etwas näher zu schildern.

Der Zusammenhang zwischen der Weichen- und Signalstellung findet nur in Ausnahmefällen an der Weiche selbst, in der Regel aber an den zu einem Stellwerke vereinigten Weichen- und Signalhebeln, bezw. den allgemein hierunter mit inbegriffenen Kurbeln oder sonstigen Bewegungsvorrichtungen statt.

Hiezu sind dieselben durch geeignete mechanische Vorrichtungen derartig in gegenseitige Abhängigkeit gebracht, daß die Signalhebel nur bei der den bezüglichen Fahrten entsprechenden Stellung der Weichen auf Fahrt gezogen werden können, und daß diese Weichenhebelstellung insolange verriegelt ist, als das Signal auf Fahrt steht.

Die Bewegung der Verschlußtheile geschieht nur in einzelnen Fällen durch die Signalhebel selbst, gewöhnlich aber durch eigene, sogenannte Verschluß- oder Fahrstraßenhebel.

Wenn die Stellwerke nicht so angebracht werden können, daß der verantwortliche Betriebsbeamte entweder den Dienst am Stellwerk selbst wahrnehmen oder diesen persönlich beaufsichtigen kann, so müssen Einrichtungen geschaffen werden, welche sichere Gewähr dafür bieten, daß der das entfernte Stellwerk bedienende Wärter in sicherer und untrüglicher Weise alle auf den Zugsverkehr bezüglichen Anordnungen vom Betriebsbeamten übermittelt erhält; ebenso muß der Betriebsbeamte davon Kenntniß erhalten, daß seine Aufträge richtig ausgeführt worden sind.

Einrichtungen, welche diesen Erfordernissen entsprechen, bietet die Blockirung.

Diese besteht aus einer im Stellwerke angebrachten Mechanik und einem im Betriebs-Bureau befindlichen Kurbelwerk, dem Blockwerk, die in ihrem Zusammenwirken folgende Bedingungen erfüllen:

1. Der Signalhebel ist in der Haltstellung für den Wärter unbedingt verschlossen und kann nur durch entsprechende Drehung der Blockkurbel im Bureau frei gemacht werden.

2. Das Stellen des Signals meldet sich in das Betriebsbureau zurück, indem die Fahrtstellung durch an oder über dem Blockwerk angebrachte Zeichen die Stellung der Signale ersichtlich wird.

3. Stellt der Wärter den Fahrstraßenhebel zurück, so legt er sich in dieser Stellung selbstthätig fest; nach jeder Freigabe kann also auch nur eine einmalige Fahrstraßenhebelbewegung stattfinden.

Der Blockapparat bildet also den Schlüssel zur ganzen Centralanlage einer Station und erreicht dadurch ganz besondere Bedeutung, daß die Fahrstraßenhebel von dem Betriebsbeamten unter Verschluß gehalten und nur für das jeweilige Bedürfniß freigegeben werden; hiedurch wird die willkürliche Bedienung der Einfahrtssperrsignale den Wärtern entzogen und die Verfügung über diese wichtigen Betriebsmittel ausschließlich in die Hand des verantwortlichen Betriebsbeamten gelegt. Obwohl die Fahrtstellung der Signale von der richtigen Stel-

lung der einschlägigen Weichen abhängig sein muß und automatisch den Verschluß der richtig stehenden Weichen bewirkt, so darf doch der Verschluß dieser Weichen durch die Zurückstellung des Signalflügels auf „Halt" nicht ohne Weiteres wieder aufgehoben werden. Die Weichen müssen vielmehr auch in der Fahrtstellung verschlossen bleiben und es darf also dem Wärter nur die Möglichkeit eingeräumt sein, das Signal auf „Halt" zurückzubringen, nicht aber auch die Weichen umzustellen.

In dem Stellwerk, beziehentlich da, wo mehr als ein solches vorhanden ist, in dem Blockwerk sind erforderlichenfalls noch weitere mechanische Vorrichtungen hergestellt, welche bewirken, daß nach Freigabe einer Einfahrt in ein Stationsgeleise zuerst die Freigabe einer entsprechenden Ausfahrt und die Ruhestellung sowohl des Einfahrts- als des Ausfahrtshebels bewerkstelligt sein muß, bevor für dasselbe Geleise die Freigabe der Einfahrt von der entgegengesetzten Seite her oder eine wiederholte Freigabe der Einfahrt von derselben Seite her möglich ist.

Diese Blockirung gestattet eine bessere Sicherung gegen Zusammenstöße von Zügen auf Geleisen, welche von zwei Seiten signalmäßig befahren werden können, indem die zweite Einfahrtsstellung von der vorherigen Ausfahrtsstellung für den ersten Zug abhängig gemacht werden kann.

Zur weiteren Verständigung sind nach Bedarf telephonische oder sonstige elektrische oder mechanische Verbindungen, wie solche bereits genannt wurden, zwischen den Betriebsbureaus und Apparatbuden, bezw. Weichenthürmen hergestellt.

Die Weichenzungenspitzen werden in ihrer jeweiligen Lage durch besondere mit der Centralanlage in Zusammenhang stehende Konstruktionsteile, sogenannte „Weichenspitzenverschlüsse", festgehalten, welche das Aufschneiden der Weichen zulassen und den Wärter in diesem Fall in Kenntniß setzen, indem sich die Wirkung des Aufschneidens derart fortpflanzt, daß solches unmittelbar an dem Stellwerk bemerklich wird und daß Signalstellungen für Züge, welche durch das stattgehabte Aufschneiden gefährdet erscheinen, hiedurch mechanisch verhindert sind.

Wo die ausschließliche centrale Bedienung der Weichen in einzelnen Fällen, z. B. bei solchen Stationen, wo der Stellwerkwärter gleichzeitig den Stationsdienst mit versieht, unzulänglich erscheint, sind die bezüglichen Weichen für Nah- und Fernbedienung (lokale und centrale Bedienung) eingerichtet.

Soweit Ueberfahrtsschranken von dem Stellwerkswärter mit zu bedienen sind, werden die Schrankenbewegungsvorrichtungen zwar in der Regel an das Stellwerk verlegt, jedoch nur ausnahmsweise in die Verschlüsse einbezogen.

Die Einbeziehung der Ueberfahrtsschranken in die Stellwerksabhängigkeiten erscheint auch aus dem Grunde weniger vordringlich, weil der richtige und rechtzeitige Schluß doch jeder Zeit noch von dem diensthabenden Betriebsbeamten, bezw. vom Stationsmeisterpersonale kontrolirt werden kann.

3*

Die Schranken sind so eingerichtet, daß vor deren Schluß mehrere Glockensignale ertönen, wodurch die Aufmerksamkeit etwa in der Uebersetzung begriffener Fuhrwerke und Passanten geweckt wird und sich diese noch rechtzeitig vom Geleise entfernen können. Außerdem kann die geschlossene Schranke an der Ueberfahrt selbst von Hand soweit geöffnet werden, als zur Ausfahrt eines etwa eingesperrten Fuhrwerks erforderlich ist. Beim Oeffnen von Hand ertönt am Stellwerk ein Glockensignal.

Theil II.

Hinweise zu den Ergänzungen und Berichtigungen.

Auf Seite 3 ist nach Ziffer IX ein * zu setzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 83 des E. B. I.

Auf Seite 6 ist am Fuße zu bemerken: Siehe auch Seite 314.

Auf Seite 21 ist am Schlusse des Absatzes 3 zu bemerken: Siehe auch Seite 83 des E. B. I.

Auf derselben Seite ist dem Worte „vorliegt" (Zeile 18 von unten) ein * beizusetzen, und am Fuße zu bemerken: Siehe auch Seite 85 des E. B. I.

Seite 23 ist am Schlusse der Antwort zur ersten Frage ein * zu setzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 87 des E. B. I.

Auf Seite 27 ist am Schlusse des § 3 ein * beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: (Zwei an sich verschiedene Gegenstände sollen nie in einem und demselben Schreiben behandelt werden).

Auf Seite 29 ist am Schlusse des letzten Absatzes beizufügen: Erfolgt auf ein Dienstschreiben nicht binnen angemessener Zeit Antwort, so ist mit Erinnerungen, nötigenfalls mit Anzeige vorzugehen. Der dienstliche Schriftwechsel ist möglichst rasch und sachgemäß zu erledigen; derselbe muß unter allen Umständen stets wahrheitsgetreu, klar und erschöpfend sein, damit zeitraubende Rückfragen und sonstige Weiterungen vermieden werden. Gemäß D. B. 118/1895 sind alle Schreiben an Dienstesstellen der fürstlich bulgarischen oder der orientalischen Eisenbahnen mit lateinischen Schriftzeichen auszufertigen, wobei sich einer deutlichen, leserlichen Schrift zu befleißigen ist; ebenso sind diese Schreiben in einem klaren, einfachen Deutsch abzufassen. Angefügt will hier noch werden, daß die Beantwortung von privaten Anfragen, welche sich auf die Einrichtung und Ausrüstung der k. b. Staats-Eisenbahnen beziehen, nicht in der Kompetenz der äußeren Dienstesstellen liegt, weshalb in solchen Fällen die Gesuchsteller an die G.-D. der k. b. Staats-Eisenbahnen zu verweisen sind.*)

Zu Absatz 4, Seite 34 ist zu bemerken: Siehe auch E. B. I. Seite 87.

Dem 2. Absatze auf Seite 39 ist ein * beizusetzen und am Fuße zu bemerken: siehe auch Seite 88 des E. B. I*).

Auf Seite 42 ist am Schlusse des § 10 ein * beizufügen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 88 des E. B. I.

Auf Seite 43 ist der Fußnote beizufügen: Siehe auch Seite 88 des E. B. I.

Auf Seite 45 ist am Schlusse des 1. Absatzes (Ziffer II) ein * beizufügen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 90 des E. B. I.

---

*) Wenn die hier aufgenommenen Texte nicht handschriftlich eingetragen werden wollen, so kann ebenfalls kurz auf die betreffende Seite des Ergänzungsbandes verwiesen werden. Beispielsweise wäre dann die Ergänzung zu Seite 29 durch folgenden Hinweis im Handbuche (Seite 29 letzter Absatz) vorzumerken: „Siehe auch E. B. I Seite 37 Abs. 7." Die Ergänzungen können auf diese Weise in ganz kurzer Zeit durchgeführt werden.

Seite 47 letzter Absatz Zeile 5 von unten ist § 70 in § 38 abzuändern.

Seite 48 Zeile 11 hat zu lauten: Etwaige Inserationskosten sind von dem zur Empfangnahme des Fundgegenstandes Berechtigten zu ersetzen. Dem 3. Absatze auf Seite 48 ist ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 90 des E. B. I.

Seite 49 Zeile 13 von oben ist statt Abfertigungsstation „Abfertigungsposition“ zu setzen.

Seite 49 Zeile 17 von oben ist statt „Eigentümer“ zu setzen „zur Empfangnahme Berechtigten“ und ist nach den Worten „zu nehmen“ hinzuzufügen: „Die gelegentlich eines Militärtransportes im örtlichen Bereiche der Eisenbahnverwaltung zurückgebliebenen Militärausrüstungsgegenstände sind der betreffenden Abteilung gebührenfrei nachzusenden“.

Seite 49 ist die Ausführung der Frage: „Wie erfolgt die Verrechnung &c. &c.“ zu streichen und dafür zu setzen: „Die Gebühren für die von Reisenden Zwecks Ermittlung zurückgelassener Gegenstände aufgegebenen — von den Stationsbeamten in knapper Form zu fassenden und ausschließlich mit dem Bahntelegraphen zu befördernden Diensttelegramme — dann die Nachsendegebühren für Fundsachen sind gemäß § 13 Ziff. 1 bezw. § 12 Ziffer 3 und 10 der Vorschriften über die Kassa- und Buchführung, sowie die Rechnungsstellung bei den Abfertigungsstellen, giltig vom 1. Juni 1894, zu verrechnen“.

Seite 50 ist dem Absatz 2 der ersten Frage beizusetzen: Für den Abgang der Züge sind die Stationsuhren * maßgebend. Dem Worte „Stationsuhren“ ist ein * beizufügen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe E. B. I Seite 90.

Seite 51 ist in der siebenten Zeile von oben nach den Worten „Für alle Züge“ ein * beizufügen und am Fuße der Seite zu setzen: Siehe auch E. B. I Seite 91. Die Anmerkung am Fuße der Seite 51/52/53 — D. B. 8/1893 — ist zu streichen und hiefür zu setzen: Siehe E. B. I Seite 91.

Seite 51 Ziffer 3 ist als zweiter Absatz beizusetzen: Die Preise der Rückfahrkarten II. und III. Kl. entsprechen den Fahrkarten zur einfachen Fahrt der nächst höheren Klasse. Der Preis einer Rückfahrkarte I. Kl. entspricht dem Preise je einer Karte zur einfachen Fahrt der I. und II. Kl. Bei Rückfahrkarten „für alle Züge“ wird den Preisen der Rückfahrkarten für Personenzüge die doppelte Gebühr einer Schnellzugsergänzungskarte zugeschlagen.

Seite 53 sind die Ziffern 4 mit 13 zu streichen und hiefür zu setzen: 4. Kinderfahrkarten. Siehe Seite 56. 5. Militärfahrkarten nach den Bestimmungen der Friedenstransportordnung und des Militärtarifs. Siehe Seite 74 u. ff. 6. Rundreisekarten und Rundreisehefte nach den Bestimmungen der hiefür ausgegebenen besonderen Bestimmungen. Die Giltigkeitsdauer ist den Rundreisekarten und -Heften aufgedruckt. 7. Zusammenstellbare Fahrscheinhefte nach den Bestimmungen und Ausführungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Siehe Seite 59. 8. Allgemeine Zeitkarten. (Siehe Seite 12 der B. O., Heft A.) 9. Schülerkarten. (Siehe Seite 14 der B. O., Heft A.), sowie auch Seite 93 des E. B. I. 10. Fahrscheinbücher. (Siehe Seite 17 der B. O., Heft A.) 11. Badekarten. (Siehe Seite 18 der B. O., Heft A.) 12. Arbeiterwochenkarten. (Siehe Seite 18 der B. O., Heft A.) 13. Arbeiterrückfahrkarten. (Siehe Seite 18 der B. O., Heft A, sowie Seite 94 des E. B. I.) 14. Blankofahrkarten; dazu bestimmt, beim Mangel fester Fahrkarten direkte Abfertigung zu ermöglichen. (Bestimmungen über die Einführung neuer Blankokarten siehe E. B. I Seite 92.) 15. Perronkarten, welche zum Betreten der abgesperrten Perrons

der Bahnhöfe berechtigen. 16. Umwegkarten, welche zu lösen sind behufs Benützung von Fahrkarten über andere als die darauf vorgedruckten Strecken und zwar dann, wenn der neue Weg größer ist, als der für den die Karten lauten. (Siehe Seite 96.)

Seite 56 Ziffer I hat die Ueberschrift zu lauten: „Für Kinder". Sämtliche Bestimmungen zu dieser Ueberschrift sind zu streichen und hiefür zu setzen: Siehe V. O., Heft A, Seite 11, § 11.

Seite 58 u. 59 ist die Ziffer II nebst den dazu gehörigen Bestimmungen zu streichen; Ziffer III erhält Ziffer II.

Seite 59 ist die Ziffer IV zu streichen und hiefür III zu setzen.

Die Seiten 61 bis einschließlich 73, ebenso Seite 74, Absatz 1, 2, 3 und 4 sind zu streichen. Die bezüglichen Bestimmungen siehe Seite 12 u. ff. der V. O., Heft A.*) Als Erläuterungen hiezu siehe Seite 93—95 des E. B. I.

Seite 76 Ziffer 4 Absatz 1 hat zu lauten: Einjährig Freiwilligen steht bei Einberufung behufs Ableistung der Militärpflicht nach der selbstgewählten Garnison, ebenso wie bei der Entlassung aus der selbstgewählten Garnison zur Reise nach dem neuen Aufenthaltsorte die Berechtigung zur Lösung einer Militärfahrkarte im Allgemeinen nicht zu. D. B. 31/1895. (Ermäßigung wird also in diesem Falle nur bei Anspruch auf Marschgebührniß gewährt.) Bei Urlaubsreisen während des Jahres genießen sie dieselbe Begünstigung wie die übrige Mannschaft. (Siehe hiewegen Seite 96.)

Seite 76 ist Ziffer 4 Absatz 2 ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 96 des E. B. I.

Seite 76 Ziffer 6 Absatz 1 mit 4 ist zu streichen und hiefür zu setzen: Siehe E. B. I Seite 95.

Seite 77 ist der durch ein * bezeichneten Bemerkung am Fuße beizusetzen: Siehe E. B. I Seite 97.

Seite 77 u. 78 ist Vortrag zu Ziffer 8 zu streichen und hiefür zu setzen: Siehe E. B. I Seite 96.

Seite 79 Ziffer II, 1 sind am Schlusse nach den Worten „zu bewirken" zwei ** beizufügen; am Fuße der Seite ist zu bemerken: ** E. B. I Seite 97.

Auf Seite 83 ist in Zeile 7 von oben, hinter dem Worte „Controlzettel", ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 97 des E. B. I.

Der Eingang des letzten Absatzes auf Seite 87 hat zu lauten: Auf den Fahrkarten ist der Datumstempel stets oben — nicht auf dem durch einen schrägen Strich begrenzten kleinen Abschnitt — anzubringen.

Seite 87 Zeile 15 von oben ist nach dem Worte „Jahr" ein * anzubringen und am Fuße dieser Seite zu setzen: * Siehe E. B. I Seite 98.

Seite 87 Zeile 16 von oben ist nach dem Worte „werden" ein † zu setzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 98 des E. B. I.

Seite 88 ist der Fußnote * anzufügen, daß die Beförderung von Schubgefangenen in Schnellzügen überhaupt nicht, also auch nicht in der 3. Wagenklasse gegen Lösung von Schnellzugsergänzungskarten zuläßig ist. D. B. 16/1895.

Seite 90 Zeile 2 von unten ist dem Worte „ist" beizusetzen „in Bayern*"; dem Worte Bayern ist ein Sternchen beizufügen und am Fuße der Seite zu setzen: * D. B. 62/1894 siehe E. B. I Seite 98.

Seite 92 ist dem 6. Absatze ein † beizusetzen und zu bemerken: Siehe Seite 98 des E. B. I.

Seite 93 sind sämmtliche Bestimmungen zu streichen und hiefür zu setzen: Siehe § 25 Abs. 2 der Verk. O., Heft A. Als Erläuterungen hiezu siehe Seite 99 des E. B. I †.

---

*) Nachdem diese Bestimmungen öfteren Aenderungen unterliegen, erschien es nicht angezeigt, sie hier nochmals näher zu behandeln, und wurde deshalb nur auf die V. O. Heft A verwiesen.

Seite 96, 97, 98 und 99 sind ganz und auf Seite 100 sind die Bestimmungen unter 5a—g zu streichen und zwar unter Hinweis auf E. B. I Seite 99—103.

Auf Seite 100 ist nach dem 7. Absatze von unten auf Seite 104 des E. B. I. hinzuweisen.

Seite 104 ist dem Absatz 4 der Frage: Welche Bestimmungen bestehen über die Anweisung der Plätze? beizusetzen: Siehe E. B. I Seite 104.

Seite 105 Absatz 3 ist die Ausführung von: „Für das Zertrümmern — Verfolgung ein" zu streichen und hiefür zu setzen: vide Tarif für die Beschädigung an den Personenwagen.

Seite 106 Zeile 24 von oben ist die Zahl 10 auf 8 abzuändern.

Seite 108 sind nach den Worten: „Zusatzbestimmungen hiezu lauten" die Absätze a, b, c, d und e zu streichen und dafür zu setzen: Siehe Seite 37/38 der Verk. O., Heft A, und als Zusatzbestimmung hiezu Seite 104 des E. B. I.

Seite 109 Absatz 3 von oben sind den Worten: „wieder verabfolgt wird" zwei ** beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe E. B. I Seite 104.

Seite 109 (110) letzter Absatz (Ziffer 3) erhält folgende Fassung: „Für die Benützung der eingestellten Salon-, Schlaf- oder Personenwagen sind ohne Rücksicht auf die Achsenzahl Fahrkarten I. Klasse (soweit auf einzelnen Strecken Fahrkarten I. Klasse nicht ausgegeben werden treten an Stelle je einer Fahrkarte I. Kl. zwei Fahrkarten III. Kl. T. A. 14/1895) der betreffenden Zugsgattung für diejenigen Personen, welche der Wagen benützen, mindestens jedoch für zwölf Personen für jeden eingestellten Wagen zu lösen (siehe jedoch Ziffer 7). Hiebei werden auch Rückfahr- und Rundreisekarten, sowie sonstige Fahrkarten zugelassen, welche zur Benützung der I. Klasse berechtigen. Bei Einstellung von bahneigenen Schlafwagen ist daneben eine Gebühr für die Benützung der Schlafplätze nicht zu erheben. Seite 110 ist die Fußnote zu streichen.

Seite 110 ist Ziffer 7 zu streichen und dafür zu setzen: Siehe E. B. I Seite 105.

Seite 111 Ziffer 8 erster Satz hat folgendermaßen zu lauten: Wenn Salon-, Schlaf- oder Personenwagen, Kranken- oder Gepäckwagen über eine Verbindungsbahn befördert werden u. s. f.

Seite 111 Ziffer 9 ist am Schlusse des letzten Satzes dem Worte „befördert" ein * anzufügen und am Schlusse der Seite als Fußnote beizusetzen: Ziffer 10 siehe E. B. I Seite 105. Dem Schlusse der Ziffer 10 sind zwei ** beizufügen und am Ende der Seite als Fußnote zu setzen: Anmerkung siehe E. B. I Seite 105.

Seite 112 Ziffer 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung: Die Bestellung eines Sonderzuges hat spätestens 24 Stunden vor dem für die Ausführung gewünschten Zeitpunkte unter Angabe der Strecke und Zeit, für welche der Sonderzug verlangt wird, sowie der Anzahl und Gattung der Wagen bei den k. Oberbahnämtern zu geschehen.

Seite 112 ist dem ersten Absatze unter 2c die Bemerkung beizusetzen, daß für Sonderzüge auf Vicinal- und Lokalbahnen gleichfalls mindestens 4 Mk. für das Tarif-Kilometer erhoben werden. Die Mindestgebühr beträgt jedoch 50 Mk.

Seite 112 ist dem 2. Absatze unter 2c beizusetzen: Bei Sonderzügen auf Vicinal- und Lokalbahnen beträgt in diesem Falle der Mindestbetrag 50 Mk.

Seite 112 letzter Absatz ist mit Ziffer 3 zu bezeichnen.

Seite 113 Ziffer 5 ist als letzter Satz anzufügen: Die Bewachungsgebühr ist nur einmal zu erheben, wenn mehrere Züge zur Beförderung kommen.

Seite 113 Ziffer 8 Absatz 2 erhält folgende Fassung: Diese Bestimmungen finden auch auf Sonderzüge für Kunstreitergesellschaften und Menagerien Anwendung. Auf Militärzüge, sowie auf Vergnügungszüge oder Sonderzüge größerer Gesellschaften finden dagegen diese Bestimmungen keine Anwendung.

Seite 113 letzter Absatz, welcher sich auf Seite 114 bis „bezahlt betrachtet" fortsetzt, erhält nachstehende Fassung: Sonderzüge für Gesellschaften und Vereine werden gegen Lösung von Personenzugskarten für jeden einzelnen Teilnehmer befördert, jedoch muß durch den Erlös aus sämtlichen Fahrkarten der Mindestbetrag von 4 Mk. für das Kilometer und von 100 Mk. im Ganzen erreicht werden. Werden Rückfahrkarten gelöst, die Fahrt jedoch nur in einer Richtung mit Sonderzug ausgeführt, so wird die Hälfte des Hin- und Rückfahrpreises als für den Sonderzug bezahlt betrachtet.

Seite 113 ist die Fußnote, welche sich auf Seite 114 fortsetzt, zu streichen.

Auf Seite 114 Zeile 8 von oben ist nach dem Worte „behandeln" einzufügen: Selbstredend beträgt auch in diesem Falle der Mindestbetrag nur 100 Mk., wenn die Hin- und Rückfahrt innerhalb 24 Stunden erfolgt und somit beide Sonderzüge als eine Fahrt gerechnet werden.

Seite 114, 115 und 116 „Praktischer Fall" ist wie folgt zu berichtigen:

Seite 115 Zeile 1 sind die Worte: „Bezahlung der Lokomotivgebühr und gegen" zu streichen, desgleichen Zeile 3 die Worte: „die Lokomotivgebühr und"; Zeile 10: „1. die Lokomotivgebühr" ist zu streichen; Zeile 11 ist die Nr. 2 auf Nr. 1, Zeile 12 ist die Nr. 3 auf Nr. 2 zu ändern. Seite 116 Absatz e ist zu streichen. Absatz f erhält die Bezeichnung e. Zeile 12: „e = 46,80" ist zu streichen. „Sa. tot." ist zu ändern auf „201,35 Mk.". Zwischen Zeile 14 und 15 ist einzuschalten: „Die Mindestgebühr von 39 (km) × 4 = 156 Mk. ist somit erreicht. Zeile 18 ist die Summe von 167,60 Mk. auf 120,80 Mk. abzuändern und in Zeile 21 die Summe von 124,80 Mk. auf 78 Mk. Zeile 25 ist der Restbetrag von 124,80 Mk. auf 78 Mk. richtig zu stellen.

Seite 117 Absatz 1 der Frage: Werden Sonderzüge mit ermäßigten Preisen zugelassen? hat zu lauten: Ja. Die Bestimmungen der V. O. Heft A § 10 Seite 8 und 9 besagen hierüber Folgendes:.

Seite 118 Ziffer 6 hat folgendermaßen zu lauten: Für Sonderzugskarten zur Hin- und Rückfahrt wird die Giltigkeitsdauer auf 14 Tage festgesetzt.

Seite 118 Ziffer 7 letzter Absatz Zeile 3/2 von unten hat zu lauten: Der in den Zusatzbestimmungen zu V. O. § 14 anstatt 14 b.

Seite 119, 120 und 121 sind die Ziffern 9 bis einschließlich 22 zu streichen und hiefür zu setzen: Siehe Seite 9 der Verk.-Ordng. Heft A unter 9, 10, 11.

Seite 123 ist dem Kapitel „Fahrkartenkontrole" beizufügen: Siehe auch E. B. I Seite 105.

Seite 123 ist dem letzten Absatze beizusetzen: Siehe Seite 106 des E. B. I.

Seite 124 ist dem Worte „Wagenklasse" im drittletzten Absatze ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 107 des E. B. I.

Auf Seite 125 ist dem Worte „coupieren" in der ersten Zeile des 4. Absatzes ein * beizufügen und am Schlusse der Seite zu bemerken: * Siehe Seite 107 des E. B. I.

Seite 125 Absatz 4 Zeile 4 von oben sind nach den Worten: „Haltstation lauten" zwei ** anzubringen und am Fuße der Seite zu setzen: Siehe E. B. I Seite 107.

Seite 127 Absatz 3 Zeile 1 hat zu lauten: Ist die wirkliche Zugangsstation nicht die, welche auf der Karte aufgedruckt ist.

Seite 134 Absatz 2 ist zu streichen und an dessen Stelle zu setzen: Siehe Seite 40 unter 3 der Verk.-Ordn. Heft A.

Seite 134 Absatz 4 erhält folgende Fassung: Für Fahrräder, welche zur Beförderung als Reisegepäck zur Auflieferung gelangen, werden zum Zwecke der Frachtberechnung als Normalgewichte angenommen: Für Zweiräder und zwar einsitzige 20 kg, zweisitzige 30 kg; für Dreiräder und zwar einsitzige 40 kg, zweisitzige 50 kg. Wird indessen Verwiegung ausdrücklich verlangt und kann dieselbe mittelst der Stationswaage erfolgen, so wird das hierbei ermittelte Gewicht der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. (T. A. 14/1895). Die Ausführungen zur Frage Seite 134: Wie ist das Verfahren bei der Aufgabe und Abfertigung von Reisegepäck? sind auf den Seiten 134, 135 und 136 zu streichen und an deren Stelle zu setzen: Die bezüglichen Bestimmungen siehe Allgemeine Abfertigungsvorschriften § 12. Die Fußnote auf Seite 135 ist ebenfalls zu streichen.

Seite 137 Abs. 2 ist zu streichen und dafür zu setzen: Siehe Abs. 6, 7, 8 und 9 des § 32 B. O. Heft A.

Seite 137 ist der Beantwortung der Frage: Wie ist in solchen Fällen zu verfahren? am Schlusse der letzten Zeile nach dem Worte „Abfertigungsvorschriften“ ein * anzufügen und am Fuße der Seite beizusetzen: Siehe E. B. I Seite 108.

Seite 138 ist der Fußnote als Abs. 2 beizufügen: Verlangt ein Reisender bei Auslieferung seines Gepäcks dessen Verwiegung, so ist dem Antrage zu entsprechen. Ergibt die Nachwiegung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Fehlgewicht, so wird eine Wägegebühr von 5 Pfg. für je, wenn auch nur angefangene 100 kg erhoben.

Seite 142 Absatz 2 letzte Zeile ist nach den Worten „ungeeignet sind“ einzuschalten: Edelsteine, ächte Perlen u. s. w. werden jedoch unter den in der Zusatzbestimmung zu § 30 der B. O. für die Annahme als Reisegepäck gestellten Bedingungen auch zur Beförderung als Expreßgut angenommen.

Seite 142 in der Antwort zur Frage: „Welche Bestimmungen u. s. w.“ sind Abs. 1 die Zeilen 1 bis einschließlich 4 zu streichen und hiefür zu setzen: Siehe E. B. I Seite 108.

Seite 145 Absatz 3 Zeile 3 sind dem Worte „aufzugeben“ zwei ** anzufügen und am Schlusse der Seite beizusetzen: Siehe E. B. I Seite 108.

Seite 146 ist am Schlusse des 1. Absatzes anzufügen: Es beträgt also beispielsweise die Fracht für 50 kg Milch als Expreßgut auf 35 km Entfernung bei dem Satze von 0,63 Mk. pro 100 kg: 50 × 63 = 31,5 = 35 Pfg.

Seite 146 Ziffer 7 ist beizufügen: Um eine entsprechende Ventilation des Wageninnern herbeizuführen, empfiehlt es sich, während der Sommermonate bei den zum Milchtransport verwendeten Güterwagen die Thüren beiderseits stets in die äußeren Haken einzuhängen.

Seite 146 vorletzter Absatz letzte Zeile ist den Worten „aufgedrungen werden“ ein * anzufügen und am Fuße der Seite beizusetzen: * Siehe E. B. I Seite 109.

Auf Seite 149 ist nach dem Worte „handelt“ in der 2. Zeile von oben ein * beizufügen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 109 des E. B. I.

Auf Seite 149 ist in der 12. Zeile von unten nach dem Worte „Kilometer“ ein † anzubringen und am Fuße der Seite zu bemerken: † Siehe auch E. B. Seite 110.

Derselbe Hinweis ist am Schlusse des 2. Absatzes auf Seite 151 und am Schlusse des 1. Absatzes auf Seite 162 zu machen.

Auf Seite 149 ist ferner Ziff. 3 Abs. 1 beizufügen: Transitirt eine Leiche beispielsweise München C. in der Weise, daß dieselbe mit einem Personen-

zug ankommt und mit einem Schnellzug Weiterbeförderung findet (oder umgekehrt), so werden die Entfernungen auf Seite 309—312 des Kilometerzeigers bis und ab München C. jede für sich aufgerundet, z. B.:

Leichentransport von Traunstein nach Fürth, Züge 810/17:
Traunstein—München C. km 118,1 = 119 × 40 } + 6 Mk.
München C.—Fürth km 206,4 = 207 × 60 }

Auf Seite 151 ist am Schlusse des 4. Absatzes ein Einschaltungszeichen anzubringen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 110 des E. B. I.

Am Fuße der Seite 151 ist zu bemerken: Siehe E. B. I Seite 110.

Auf Seite 155 ist nach dem Worte „angenommen", Zeile 16 von oben, ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: * Siehe E. B. I Seite 110.

Auf derselben Seite ist nach dem Worte „Sanitätsvorschriften", 3. Abs. von unten, ein † beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe Seite 111 des E. B. I. Endlich ist bei der Frage über Viehbeförderung vorzumerken: „siehe E. B. I Seite 111."

Auf Seite 156 ist nach dem 3. Absatze einzuschalten: Zu jeder Sendung (also auch zu einer Kleinvieh-Stückgutsendung) und wenn die Sendung aus mehr als einer Wagenladung besteht, zu jedem Wagen, wird ein Begleiter zum Satze von 2 Pfg. pro km befördert. Begleiter über diese Zahl hinaus haben, wenn sie im Viehwagen Platz nehmen, bei der Beförderung mit Güterzügen, Eilgüterzügen und Sonderzügen ebenfalls 2 Pfg. für das km zu zahlen, in den übrigen Zügen ist eine Fahrkarte der im Zuge befindlichen niedrigsten Wagenklasse zu lösen.

Auf Seite 156 ist nach dem 6. Absatze beizufügen: Auf den Viehkarten ist jederzeit die Nummer des Wagens vorzumerken, in welchem die Tiere verladen wurden.

Auf Seite 158 ist der Fußnote: Siehe auch D. B. 2 vom Jahre 1892 beizufügen: und G. D. E. No. 57970/9632 II vom 28. Mai 1894, abgedruckt auf Seite 112 des E. B. I.

Auf Seite 159 ist am Schlusse des 5. Absatzes ein * beizufügen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 113 E. B. I.

Zur Fußnote auf Seite 160 ist zu bemerken: Für Desinfektion jener Wagen, in denen Oktoberfest-Vieh befördert wird, wird keine Desinfektionsgebühr erhoben, dagegen sind solche Wagen zuschlagpflichtig, wenn sie mit einem nicht zum Viehtransport ohne Zuschlag zugelassenen Zug befördert werden. Ferner ist zu bemerken, daß Gänsewagen nicht desinfiziert werden und daß deshalb eine Desinfektionsgebühr für solche Wagen nicht erhoben wird. Es hat jedoch der Empfänger die Verpflichtung, für Reinigung des Wagens Sorge zu tragen.

Auf Seite 161 ist zu Abs. 5 zu bemerken: Es werden also die angeschriebenen □Meter zusammen addiert, sodann wird aus dieser Zahl das arithmetische Mittel gezogen und die auf diese Weise erhaltene Zahl von □Metern wie sonst aufgerundet.

Auf Seite 162 ist dem Worte „Frachtwagen", Zeile 13 von oben, ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: * Siehe auch Seite 112 E. B. I. Auf der gleichen Seite ist nach dem Worte „Berechnung" (Zeile 16 von oben) ein † zu setzen und am Fuße der Seite zu bemerken: † Siehe auch E. B. I Seite 110 und 113.

Auf der gleichen Seite ist zu Abs. 2 zu bemerken: Fohlen gelten tarifarisch als Großvieh, nicht als Pferde.

Ebenda ist zu Abs. 4 von unten zu bemerken: Ist auch noch Kleinvieh beigeladen, so wird für dieses die Stückguttaxe erhoben, falls nicht ohnehin schon die Wagenladungstaxe zur Anwendung kommt.

Zu Abs. 3 von unten ist zu bemerken: Bei Zusammenladung von Pferden und Kleinvieh erfolgt getrennte Berechnung, ebenso bei der Zusammenladung von Großvieh mit Kleinvieh. Für ein Fohlen, allein in einem Wagen verladen, kommt die Minimaltaxe zur Anwendung; 1 Fohlen und 1 Pferd tarifieren gleich 2 Pferden; für 1 Fohlen und 2 Stück Großvieh ist die Hälfte der Taxe für 1 Pferd und die normale Großviehtaxe zu berechnen; 2 Fohlen und 2 Stück Großvieh werden in der Weise berechnet, daß zweimal die Hälfte der Taxe für 2 und mehrere Pferde der normalen Taxe für das übrige Großvieh angestoßen wird; hiebei ist zu beachten, daß hinsichtlich der Aufrundung Beträge unter 5 Pfg. gar nicht, von 5 Pfg. an aber für 10 Pfg. gerechnet werden. Wenn Fohlen zur Hälfte der Stückguttaxe befördert werden sollen, müssen die Begleitpapiere den Beisatz: „Unter einem Jahr" enthalten.

Seite 163 ist dem Abs. 4 von unten beizufügen: Für die Beförderung von Stallungswagen in zuschlagpflichtigen Zügen wird ebenfalls der betreffende Zuschlag erhoben.

Auf Seite 164 ist am Schlusse des 1. Absatzes ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 113 E. B. I.

Ferner ist zu Abs. 1 auf Seite 164 zu bemerken: Sollte es vorkommen, daß mit einem Personen-Sonderzuge auch ein Viehwagen Beförderung findet, so wäre der Zuschlag nach Maßgabe der Beförderungsstrecke zu berechnen. Werden statt eines verlangten doppelbödigen Wagens zwei gewöhnliche Güterwagen gestellt, so wird der etwa zu erhebende Personenzugszuschlag nur einmal berechnet. Hingegen wäre aber die Desinfektionsgebühr für beide Wagen zu entrichten.

Auf Seite 167 ist am Schlusse des 3. Absatzes beizufügen: Wegen Behandlung von Viehsendungen aus Oesterreich nach Bayern siehe Seite 114 des E. B. I; ebenso ist am Schlusse des 5., 6. und 7. Absatzes auf Seite 114 des E. B. I hinzuweisen. Auf derselben Seite ist am Schlusse des 4. Absatzes ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite anzufügen: Siehe Seite 114 E. B. I.

Auf Seite 174 ist am Fuße, nach Beendigung der Fußnote, beizufügen: Siehe auch Seite 115 des E. B. I.

Auf Seite 175 ist am Schlusse des Abs. 2 zu bemerken: „Neue Liste der Eisenbahnstrecken auf welche das internationale Uebereinkommen stattfindet siehe V. O. u A. Bl. Nr. 11 v. J. 1896."

Auf Seite 183 ist nach dem 1. Absatze der Ziffer 4 beizufügen: Die Erklärung im Frachtbrief „Allgemeine Erklärung" genügt nicht, es sind vielmehr das Fehlen oder die Mängel der Verpackung in jedem einzelnen Falle im Frachtbrief besonders zu bezeichnen. Auf der gleichen Seite ist der Anmerkung anzufügen: Siehe ferner Seite 115 des E. B. I.

Auf Seite 188 ist bei dem Worte „Bestimmungsstation", Zeile 9 von oben, ein * beizufügen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 116 des E. B. I.

Auf Seite 194 ist nach dem Worte „Rollgelder", Zeile 20 von oben, ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite anzufügen: Siehe Seite 116 des E. B. I. Auf derselben Seite ist Zeile 8 von unten nach dem Worte „setzen" beizufügen: In der Frachtkarte ist der Nachnahmebegleitschein als besondere Position zu behandeln.

Dem ersten Absatze auf Seite 195 ist beizufügen: Wenn der Nachnahmebegleitschein verloren gegangen ist, so muß die erfolgte Einlösung der Nachnahme durch besonderes Schreiben an die Versandstation gemeldet werden.

Auf der gleichen Seite ist der Antwort zur letzten Frage beizufügen: Gemäß § 10, Abs. 3 des Eisenbahnzoll-Regulativs, bezw. § 30 Abs. 5 des Uebergangs-Regulativs vom Jahre 1882 hat die Beförderung — auch die Avisierung bezw. Zustellung — von Zollschlössern und Schlüsseln, sowie der zur Verwahrung derselben auf dem Hinwege benützt gewesenen Emballagen durch die Eisenbahn unentgeltlich zu erfolgen.

Auf Seite 196 ist am Schlusse der Antwort zur 2. Frage ein † beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 116 des E. B. I.

Auf Seite 197 ist nach dem Worte „Abgabe" in der ersten Zeile von oben ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite anzufügen: Siehe Seite 117 des E. B. I.

Auf Seite 198 ist nach dem 3. Absatze ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 117 E. B. I.

Auf Seite 216, Zeile 13 von oben, ist nach dem Worte „berechnet" ein † beizusetzen; am Fuße dieser Seite anzufügen: Siehe Seite 118 E. B. I.

Auf Seite 217 ist dem Worte „gelten" (Zeile 4 von oben) ein * beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Die den Lokalgüterverkehr betreffenden besonderen Verfügungen, welche neben dem Hefte C v. J. 1895 bestehen, siehe Seite 118 des E. B. I.

Auf Seite 218 ist dem ersten Absatze der Ueberschrift „Wagenladungen" ein * beizufügen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe E. B. I. Seite 118.

Auf Seite 219 ist dem Worte „Fahrzeuge" Zeile 9 von unten beizusetzen: Siehe Seite 150.

Auf Seite 220 ist dem Worte „Brieftauben" (Zeile 2 von oben) ein * beizusetzen und unten anzufügen: Siehe Seite 121 E. B. I. Die Ziffer 4 derselben Seite ist zu streichen und dafür zu setzen: Milchbuttersendungen werden auf den Linien der bayer. Staats-Eisenbahnen bei Aufgabe als Frachtstückgut zu den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse eilgutmäßig befördert. Für Milchbutter-Stückgutsendungen, welche auf bayr. Stationen zur direkten Beförderung nach außerbayerischen Stationen als Eilgut aufgegeben werden, wird dem Absender und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Fracht von ihm selbst, oder vom Empfänger bezahlt wurde, für die bayerische Beförderungsstrecke der Unterschied zwischen der berechneten Eilgutfracht und jenem Betrage, welcher bei Frachtberechnung nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse sich ergiebt, auf dem Reklamationswege zurückvergütet. Die bei den Versandstationen einzubringenden, mit Aufnahmescheinen oder Frachtbriefduplikaten zu belegenden Frachtrückvergütungsanträge sind unter Benützung eines Verzeichnisses (Muster siehe Beilage zu D. B. 23/1896) ohne Eilgutfrachtkarten-Abschriften monatweise und zwar direkt an das Tarifbureau der G.-D. in Vorlage zu bringen. Der Bedarf an Exemplaren des fraglichen Verzeichnisses ist an das Tarifbureau zu melden. Bei Ziffer 6 derselben Seite ist beizufügen, daß gemäß D. B. 84/1894 frische Weintrauben der Abfertigung mit weißem Frachtbriefe auch dann eilgutmäßige Beförderung zu finden haben, wenn sie, statt in Körbe, in Kistchen verpackt sind.

Auf Seite 226 ist Zeile 8 von unten dem Worte „plombieren" ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite anzufügen: Siehe Seite 122 E. B. I.

Auf Seite 230 ist am Schlusse des Absatzes 2 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: In die Feuerwagen sind alle jene Güter

zu verladen, welche nach § 50 B 1 I (1) der B.-O. von der eilgutmäßigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen sind. Es unterliegt keinem Anstande, Güter, welche nach der Anlage B der B. O. in offenen Wagen verladen werden müssen, z. B. Petroleum, wenn sie als Stückgut aufgegeben werden, in die Feuerwagen zu verladen, da die Luftklappen derselben offen gehalten werden müssen und hiedurch der Charakter von offenen Wagen hergestellt erscheint.

Auf Seite 235 ist am Schlusse der auf Seite 233 beginnenden Anmerkung ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite anzufügen: Siehe Seite 122 E. B. I.

Auf Seite 241 und ff. ist der Text zur Frage: Welche Bestimmungen bestehen über die Beförderung der Güter des direkten Verkehrs mit Verbandszügen und in beschleunigten Kursen zu streichen und beizufügen: Text siehe Seite 122—126 des E. B. I.

Auf Seite 248 ist am Schlusse des Absatzes 1 ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite anzufügen: Siehe Seite 126 E. B. I. Ferner ist zu Absatz 2 zu bemerken: Zur Bequemlichkeit für die Wagenbesteller sind Wagenbestellkarten als Dienstformular aufgelegt. Diese sind an die Interessenten in entsprechender Anzahl unentgeltlich abzugeben und von diesen im Bedarfsfalle ausgefüllt, frankirt derjenigen Güterexpedition zu übersenden, bei welcher der Wagen zur Beladung bereitgestellt werden soll.

Auf Seite 249 ist am Schlusse des ersten Absatzes ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite beizufügen: Siehe auch Seite 126 des E. B. I. Auf derselben Seite ist zu Ziffer 4 zu bemerken: Siehe auch E. B. I Seite 126.

Seite 250 ist dem letzten Absatze der Ziffer 4 anzufügen: Die Bestimmungen über die Behandlung der Kesselwagen (bahneigene, wie private) hinsichtlich der Einhebung von Wagenstandgeld und Standgebühren siehe D. B. 65/1895.

Auf Seite 252, Zeile 9 von oben, ist ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite anzufügen: E. B. I. Seite 126. Auf gleicher Seite ist am Schlusse der Ziffer I (nach dem Meldungs-Beispiel) einzufügen: An den Sonntagen und denjenigen Feiertagen, an welchen gemäß der Vorbemerkungen zum Fahrdienstbuche die Sonntagsruhe einzutreten hat (siehe auch D. B. 50/1895), ist die telegraphische Wagenmeldung seitens der Stationen Vormittags zwischen 8 und 9 Uhr zu geben. Auf derselben Seite ist unter Ziffer II Zeile 3 nach dem Worte „Currende" einzuschalten: Diese Currenden sind raschest zu befördern. Außerdem haben die bezüglichen Endstationen gemäß § 223 Abs. 2 der F. D. J. die Currende der Aufgabestation dem Wortlaute nach zurückzugeben. Die Fußnote auf Seite 252 hat nunmehr folgende Fassung zu erhalten: Die Wagen der Serie Hl sind derart konstruirt, daß sie nach Abnahme der Schemmel und Kipfen und Aufsetzen der Seitenwände auch als offene Wagen zu anderen Zwecken verwendet werden können. Im Bedarfsfalle erfolgt Auftrag zur Absendung dieser Wagen an die k. Centralwerkstätte Nürnberg behufs Vornahme der besagten Umänderung, welchem Auftrage unverweilt zu entsprechen ist. Die als offene Wagen aus der k. Centralwerkstätte kommenden Wagen der Serie Hl sind in sämtlichen Meldungen und Verzeichnissen als Hlo zu bezeichnen.

Auf Seite 255 ist am Fuße der Seite zu bemerken: Untersuchung der angekommenen Wagen siehe Seite 128 E. B. I.

Auf Seite 255 ist zu Ziffer 8 zu bemerken: Siehe auch E. B. I Seite 127. Ebenso ist bei Absatz 2 dieser Seite auf den E. B. I Seite 127 zu verweisen.

Auf Seite 256 ist am Schlusse der Ziffer 9 — Beschädigung von Güterwagen — ein * beizusetzen und zu bemerken: Siehe Seite 128 E. B. I. Auf der gleichen Seite ist den am Fuße genannten Quellen beizufügen: Das Reglement für die Benützung des Fahrmaterials im internationalen Wagenverbande, Ausgabe Köln 1894.

Auf Seite 257 ist dem Worte „Uebergangszetteln", Zeile 18 von oben, ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 129 E. B. I. Auf derselben Seite ist der Text zu Abs. 2 Ziff. 1 zu streichen und dafür zu setzen: Jede Verwaltung kann im Falle eigenen dringenden Bedarfs verlangen, daß ihre Wagen bezw. bestimmte Wagengattungen nicht über die ursprüngliche Bestimmungsstation weitergesendet werden. Diese Verwaltungen werden jeweils mittelst Dienstbefehls bekannt gegeben. (Vgl. D. B. 58/1895.) Weitere Ausführung betr. Uebernahme eines Fremdwagens siehe E. B. Seite 130. Auf Seite 257 ist nach dem 4. Absatze einzufügen: Der Fahrpark der K. K. öst. St. B. ist nach folgenden Bahnnetzen und Teilstrecken getrennt: I. Die westlichen Linien, das zusammenhängende Hauptnetz, nebst den damit in Verbindung stehenden Lokalbahnen. II. Die nördöstlichen Linien, zerfallend in die schlesischen Linien und das vereinigte Netz in Galizien und der Bukowina. III. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Domászow). IV. Bukowinaer Lokalbahnen. V. Kolomeaer Lokalbahnen. VI. Kremsthalbahn. Die Wagen sind nach der Entladung übereinkommensgemäß an die betreffende Heimatlinie zu senden. Der letzte Absatz zu Ziffer 1 auf derselben Seite — Kesselwagen betr. — hat zu lauten: Für Kesselwagen gelten die Bestimmungen der betr. Wagenübereinkommen, soweit nicht besondere Ausnahmsbestimmungen publiziert sind. D. B. 65/1895.

Auf Seite 258 ist nach dem 1. Absatze einzuschalten: Mit G. D. E. No. 18103 vom 19. Februar 1895 wurde genehmigt, daß die Uebergangszettel an den fremden, aus Böhmen eingehenden Kohlenwagen bis auf Weiteres auf den hiefür an den Seitenwänden vorgesehenen Blechtafeln angebracht werden.

Auf Seite 258 ist am Schlusse der Ziffer 3 — Bestellung und Meldung — anzufügen: Weitere Ausführungen über Meldung und Verteilung der Fremdwagen siehe Seite 130 des E. B. I.

Auf Seite 258 ist zu Ziffer 4 zu bemerken: Siehe auch E. B. I. Seite 131.

Auf Seite 259 ist nach dem Vortrage „mindestens 80 km" ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 132 E. B. I. Dem Kapitel Rückbeladung — Seite 259 bis 261 — ist am Schlusse die Bemerkung anzufügen: Weitere Ausführungen über Rückbeladung von Fremdwagen siehe Seite 134 des E. B. I.

Auf Seite 260 ist am Schlusse des Absatzes 5 einzuschalten: G. D. E. No. 36595 vom 4. IV. 1895 besagt: Nach einer Entscheidung des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenützung müssen Fremdwagen, welche mit der Ankunft in der Gemeinschaftsstation den Endpunkt des Heimweges, d. i. ihre Heimat erreicht haben, dort der Eigentumsbahn zurückgegeben werden und dürfen nicht über die Gemeinschaftsstation hinaus nach anderen Stationen zur Wiederbeladung nach der Heimat gesandt werden. Es dürfen daher beispielsweise Wagen der preußischen Staatsbahn, welche leer auf dem Rückwege oder beladen von der Eigentumsbahn nach der Gemeinschaftsstation Lichtenfels gelangen, nicht leer nach bayerischen Stationen zum Zwecke der Rückbeladung abgelenkt werden. Auf derselben Seite ist im Absatze 5 das Wort „Werrabahn" zu streichen; daselbst ist ein Einschaltungszeichen anzubringen und hiezu zu bemerken: Wegen Uebernahme der Werrabahn durch den preußischen Staat sind deren Wagen, soferne sie nicht schon das Eigentumsmerkmal des E. B. D. Bezirkes Erfurt tragen, wie die eigenen Wagen dieser Direktion zu behandeln. Am Schlusse des letzten Absatzes dieser Seite ist beizufügen: Sowie D. B. 67 v. J. 1894.

Auf Seite 261 ist dem Vortrage — Beispiele über die Benützung fremder Wagen — anzufügen: „Weitere Beispiele über die Benützung fremder Wagen siehe auf Seite 134 des E. B. I."

Auf Seite 264 ist dem zweiten Absatze von oben beizufügen: Leer zurückgehende italienische Specialwagen müssen von den in den reglementarischen Bestimmungen des deutsch-italienischen Güterverkehres (Teil I) für gewöhnliches Gut vorgesehenen Frachtpapieren begleitet sein.

Am Fuße der Seite 265 ist zu bemerken: „Siehe auch Seite 136 E. B. I.

Auf Seite 267 ist bei der neuen Serienbezeichnung S.S. ein † anzufügen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe Seite 136 des E. B. I.

Auf Seite 271 ist dem Kapitel „Wagendecken und Wagenutensilien" ein Hinweis auf Seite 137 des E. B. I beizufügen.

Auf Seite 275 ist dem 7. Absatze beizusetzen: Wenn Wagendecken in gewissen Zeitabschnitten ausschließlich als Eilgut zu befördern sind, so wird dies jeweils besonders bekannt gegeben. G. D. E. 89836 v. 12. XI. 94.

Auf Seite 279 ist die erste Fußnote zu streichen und an deren Stelle zu setzen: Zollvereinsausschlüsse siehe E. B. I Seite 138.

Auf Seite 283 ist die Anmerkung zu streichen und dafür zu setzen: Wegen Umladung eines unter Zoll- oder Steuer-Verschluß stehenden Wagens siehe E. B. I Seite 141—148.

Am Schlusse der zu der Frage: Was hat zu geschehen, wenn die Fortsetzung eines Transportes durch unvorhergesehene Ereignisse verhindert wird, gehörigen Antwort auf Seite 286 ist ein * anzubringen und am Fuße der Seite zu setzen: Siehe weiteres im E. B. I Seite 141—148.

Am Ende des 1. Absatzes auf Seite 287 ist ein * zu setzen und am Fuße der Seite folgende Bemerkung anzubringen: Die bezüglichen Bestimmungen haben nunmehr auch Aufnahme in Kundmachung 11 Teil I gefunden.

Auf Seite 288 in der 4. Zeile von oben ist nach dem Worte „anzugeben" ein * zu setzen und am Fuße der Seite anzufügen: Siehe E. B. I Seite 148.

Nach dem 4. Absatze auf Seite 291 ist ein * anzubringen und am Fuße der Seite auf Seite 148 des E. B. I (D. B. 36 u. 73) hinzuweisen.

Auf Seite 292 ist als 1. Fußnote zu setzen: Auf der Station Bochum Rh. befindet sich eine Zollabfertigungsstelle. Es sind daher alle nach Bochum bestimmten Eisenbahnsendungen, welche einer zollamtlichen Behandlung unterliegen, auf Bochum Rh. abzufertigen (D. B. 116 1895). Die bisherige Fußnote ist zu streichen und ist an deren Stelle zu setzen: Wegen Beigabe von statistischen Anmeldescheinen nach den Zollvereinsausschlüssen siehe E. B. I Seite 138.

Auf Seite 294 ist dem 4 Absatze noch anzufügen: Jeder Sendung nach Belgien ist ein internationaler Frachtbrief mit deutschem und französischen Vordrucke beizugeben. Hiebei wird jedoch aufmerksam gemacht, daß solche Frachtbriefe nur dem Publikum als vorteilhaft empfohlen, nicht aber unbedingt gefordert werden dürfen. Dasselbe gilt ebenmäßig für die nachstehend bei den einzelnen fremden Bahnen über Frachtbrief-Beigabe und Ausfertigung gemachten Bemerkungen. Ferner: Wegen näherer Bestimmungen über Ausfüllung der Begleitpapiere, sowie der zu beachtenden polizeilichen Vorschriften siehe E. B. I Seite 149.

Am Schlusse des 5. Absatzes auf Seite 295 ist ein * anzubringen und unten am Ende der Seite unter Sternchen anzufügen: Bezüglich der Fußnote auf Seite 294 wird bemerkt, daß der Inhalt des D. B. 71 vom

Jahre 1893 bei der Neubearbeitung der Kundmachung 11 in diese aufgenommen worden ist, siehe Teil II dieser Kundmachung Seite 11 (Belgien) und Seite 40 (Frankreich).

Auf der gleichen Seite ist nach dem 1. Absatze bei: 3. Verkehr nach Dänemark ein * anzubringen und am Fuße der Seite zu setzen: Ueber polizeiliche Vorschriften bei dem Verkehr nach Dänemark siehe E. B. I Seite 150. Ferner ist in Zeile 7 von unten nach dem Worte „Frachtbrief“ einzuschalten: Mit deutschem und dänischem Vordrucke.

Auf Seite 297 ist nach dem 1. Absatze ein * zu setzen und am Fuße der Seite anzumerken: Weitere Deklarationsvorschriften, statistische Gebühren, sonstige Bestimmungen und polizeiliche Vorschriften für den Verkehr nach Frankreich siehe E. B. I Seite 150.

Auf Seite 297 Verkehr mit Italien ist in der 2. Zeile des 1. Absatzes dieses Kapitels nach dem Worte „Frachtbrief“ einzuschalten: (mit deutschem, französischem und italienischem Vordruck) — zwei Frachtbriefe sind beizugeben, wenn die Anwendung des italienischen Transittarifs vorgeschrieben ist — ferner ist in der letzten Zeile dieser Seite statt „Anlage C“ „Anlage D“ zu lesen.

Auf Seite 298 ist dem letzten Worte des 1. Absatzes („vorzunehmen“) ein * anzufügen und am Fuße der Seite folgende Anmerkung zu setzen: In den inneren, dem Publikum offenen Zollstellen hat der Empfänger das Recht, die Zoll- und Steuerformalitäten bei der Ankunft zu erfüllen. Ferner sind am Schlusse des 2. Absatzes dieser Seite zwei Sternchen zu setzen und hiezu als zweite Fußnote anzumerken: Weitere Vorschriften über Ursprungszeugnisse und Zolldeklaration, sowie die polizeilichen Vorschriften für den Verkehr nach Italien siehe E. B. I Seite 151.

Auf Seite 299 ist in der 9. Zeile von oben nach den Worten „angefertigt sein“ einzuschalten: Zur Durchfuhr durch Belgien ist auch ein statistischer Anmeldeschein (rotes Formular) erforderlich, ferner ist in der 22. Zeile von oben nach dem Worte „Deklarationen“ einzuschalten: und statistischer Anmeldeschein; in derselben Zeile ist nach dem Worte „nötig“ ein * zu setzen und am Fuße der Seite anzumerken: Wegen polizeilicher Vorschriften für den Verkehr nach Luxemberg siehe E. B. I Seite 152.

Auf Seite 301 ist in der 3. Zeile von oben nach dem Worte „enthalten“ ein * anzubringen und am Fuße der Seite zu vermerken: Weitere Bestimmungen, sowie polizeiliche Vorschriften siehe E. B. I Seite 152; ferner sind in der 6. Zeile nach dem Worte „beizugeben“ 2 Sternchen zu setzen und unten zu bemerken: Fußnote hiezu siehe E. B. I Seite 153.

Auf der gleichen Seite ist in der 13. Zeile von oben nach dem Worte „Frachtbrief“ einzuschalten: mit deutschem und schwedischem Vordrucke und ist in der nächsten Zeile statt Ausfuhrschein Anmeldeschein zu lesen.

Ebenfalls auf derselben Seite ist nach dem 1. Absatze des Kapitels über „Verkehr nach Oesterreich-Ungarn“ ein Kreuzchen anzubringen und hierunter am Ende der Seite als 3. Fußnote zu vermerken: Siehe auch D. B. 36/1894, abgedruckt auf Seite 148 des E. B. I.

Im 3. Absatze desselben Kapitels ist nach dem Worte „Warenerklärungen“ einzuschalten: Der Zollpflicht der Waaren, der Zollbefreiungen, der Zollfreiheit bezw. Ermäßigung in besonderen Fällen, der Erstattung des Zolles bezw. der Zollfreiheit für gebrauchte signirte Säcke.

Auf Seite 302 ist am Schlusse des 2. Absatzes in Klammern beizufügen: (leer zurückgehende Emballagen, Säcke rc.) und hierauf ** anzufügen mit der am Fuße der Seite anzubringenden Anmerkung: Wegen polizeilicher Vorschriften siehe E. B. I Seite 154.

In der 8. Zeile des 1. Absatzes unter „Verkehr nach Rumänien“ auf Seite 302 ist nach den Worten „gehalten werden“ ein Kreuzchen zu setzen und als 2. Fußnote dieser Seite anzumerken: Beizufügen ist eine Abschrift der Faktura oder eine genaue Specifikation des Inhalts der Colli nach Gattung, Menge und Beschaffenheit der Waren, bei denjenigen verpackten Sendungen, welche auf einer der Grenzstationen Verciorova, Predeal oder Burdujeni verzollt werden sollen.

Ferner ist auf der gleichen Seite der letzte Satz nebst der Klammernotiz der bisherigen Fußnote zu streichen und statt dessen zu setzen: Diese Gebühr ist in eine der unbedruckten Spalten der Nachweisung für den Verkauf zahlbarer Dienstpapiere zu verbuchen.

Auf Seite 303 ist der 1. Absatz von dem Worte „Musikinstrumente“ an zu streichen, zu dem vorhergehenden Worte „sein“ ist ein Kreuzchen zu setzen und am Fuße der Seite anzufügen: Siehe D. B. 47/1894, abgedruckt im E. B. I Seite 154.

Weitere Bestimmungen über die bei der Einfuhr nach Rumänien weiter notwendigen Belege, sowie über die einschlägigen polizeilichen Vorschriften siehe E. B. I Seite 154.

Auf Seite 303 ist in der 2. Zeile des 1. Absatzes unter „Verkehr nach Rußland“ nach dem Worte „Frachtbrief“ das Wort „Inhaltsdeklaration“ mit ** versehen einzuschalten und am Fuße der Seite die mit ** versehene Anmerkung zu setzen: Diese kann auch an diejenige Person oder Dienstesstelle, welche die Verzollung besorgen soll, direkt übersendet werden. Wünscht der Absender die Anfertigung der Inhaltsdeklaration durch die Güterabfertigungsstellen zu Eydtkuhnen, Prostken, Illowo oder Thorn ausgeführt zu sehen, so ist dieses im Frachtbriefe auszudrücken. Ferner ist bei der vorhandenen Anmerkung in der 2. Zeile von oben nach dem Worte „gedruckt“ das Wort „internationale“ einzuschalten.

Auf Seite 304 ist in der 3. Zeile von oben nach dem Worte „benachrichtigen“ ein Sternchen zu setzen und am Fuße der Seite die mit einem Sternchen versehene Fußnote anzufügen: Weiteres über Frachtbriefinhalt siehe E. B. I Seite 155.

Ferner sind am Schlusse des 1. Absatzes dem Worte „bestimmt“ 2 Sternchen beizufügen; als 2. Fußnote auf dieser Seite ist zu bemerken: Polizeiliche Vorschriften für den Verkehr nach Rußland siehe E. B. I Seite 155.

Auf Seite 305 ist im 4. Absatze nach dem Worte „Frachtbrief“ einzuschalten: mit deutschem und schwedischen Vordrucke, ferner ist „Anmeldeschein“ statt „Ausfuhrschein“ zu lesen und endlich nach dem Worte „erforderlich“ ein * und am Fuße der Seite folgende Anmerkung zu setzen: Ueber polizeiliche Vorschriften im Verkehre nach Schweden siehe E. B. I Seite 156.

Auf Seite 305 ist in der 3. Zeile von unten nach „A und B“ einzuschalten: „und C“, auf Seite 306 ist in der letzten Zeile des 2. Absatzes statt „Anlage C“ „Anlage D“ zu lesen.

Auf Seite 306 ist der letzte Absatz zu streichen; auf Seite 307 entfallen die beiden ersten Absätze; dafür ist zu setzen: Gemäß V. O. und Anz. Bl. Nr. 57 Seite 427 v. J 1895 und Nachtrag I zur Kundmachung 11 ist kein Ursprungszeugnis mehr erforderlich.

Auf Seite 307 ist am Schlusse des 3. Absatzes dem Worte „einzusenden“ ein * anzufügen und am Ende der Seite zu setzen: Näheres hierüber siehe Kundmachung 11 Teil II Seite 164; wegen polizeilicher Vorschriften siehe E. B. I Seite 156.

Auf Seite 307 ist in der 11. Zeile von unten nach dem Worte „öster-

reichischen" einzuschalten: und von 2 serbischen; ferner in der 10. Zeile von unten nach den Worten „begleitet sein" beizusetzen: außerdem ist eine besondere Wertdeklaration für die serbische Obrt- (Umsatz) Steuer beizugeben. Ebenso ist dem Worte „auszustellen" in der 8. Zeile von unten hinzuzufügen: Für Waren, welche nach ihrer Herkunft verschiedenen Zollsätzen unterliegen, empfiehlt sich die Beigabe von Ursprungszeugnissen; hier ist sodann ein * beizusetzen und am Fuße der Seite die Anmerkung zu setzen: Wegen polizeilicher Vorschriften siehe E. V. I Seite 156.

Endlich ist in der 2. Zeile von unten nach der Zahl 3 in Klammern einzuschalten: (Nach Portugal sind 5 Zolldeklarationen erforderlich).

Auf Seite 308 ist in der 8. Zeile von oben zu lesen statt „der Kolumne" der „2. Kolumne". Am Schlusse dieses Absatzes ist ein * und am Fuße der Seite die Anmerkung zu setzen: Polizeiliche Vorschriften im Verkehre nach Spanien siehe E. V. I Seite 156.

Theil II.

Hinweise zu den Ergänzungen und Berichtigungen.

Auf Seite 1 [323]*) ist dem vorletzten Absatze ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 12 Nr. 37.

Nach dem Absatz 1 auf Seite 2 [324] ist ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 158 des E. B. I.

Auf Seite 6 [328] ist am Fuße beizusetzen: Siehe Seite 158 des E. B. I.

Auf Seite 7 [329] ist die Ziffer 20 zu streichen und dafür zu setzen: Signal 3 ist auch zu geben, wenn ein Tarifzug (oder angesagter Sonderzug), von dessen Unterbleiben die Bahnwärter nicht mehr mündlich oder schriftlich verständigt werden können, ausfällt und zwar zur fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des ausgefallenen Zuges, ferner zur Zurücknahme des Abmeldesignales 1 oder 2, wenn ein Zug irrig abgeläutet wurde. **.

Der drittletzte Absatz der Fußnote: „Das Ruhesignal — zu geben ist", ist zu durchstreichen.

Auf Seite 10 [332] ist Absatz a und b zu Ziff. 2 der Ausführungsbestimmung 31 zu streichen und dafür zu setzen:

a) Solchen Zügen (Lokomotiven), welche weder nach dem Fahrplane zu erwarten, noch angesagt oder durch Signal 19 oder 20 signalisiert sind, wenn sie nicht durch Signal 17ᶜ als unangesagte Sonderzüge oder vorgerufene Kreuzungszüge ihre Fahrtberechtigung ausweisen;

b) einem Zuge, welcher in einer Richtung ankommt, die dem vorhergegangenen Abmeldesignal nicht entspricht.

Auf Seite 10 [332] ist am Fuße beizusetzen: Siehe auch Fußnote Seite 6 (G. D. E. 61331 v. J. 95).

Auf Seite 12 [334] ist Absatz 1 der Ausführungsbestimmung 37 zu streichen und dafür zu setzen: Die Weiterfahrt eines vor einem Haltsignal gestellten oder eines in die Station bei Stellung des Perronsignales auf „Ruhe" eingefahrenen Zuges darf erst erfolgen, wenn das Signal „Halt" bezw. das „Ruhesignal" in „Fahrt frei" verwandelt ist. (Siehe Ziffer 46 und 47.)

Auf Seite 12 [334] ist nach Absatz 2 der Ausführungsbestimmung 37 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 1 vorletzter Absatz.

Auf Seite 14 [336] sind dem Absatz b der Ziffer 45 zwei ** beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 159 E. B. I.

Auf Seite 14 [336] ist nach dem Vortrage: „B Perronsignale" ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Fußnote Seite 6: G. D. E. 61331 v. 7. VI. 95.

Auf Seite 14 [336] ist der Ziffer 46 ein †† beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 159 des E. B. I.

*) Die in eckigen Klammern beigesetzten Ziffern bedeuten die Seitenzahlen der 2. Auflage. Theil I.

Auf Seite 14 [336] ist der Ziffer 47 ein †* beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 160 des E. B. I.

Auf Seite 14 [336] ist die Ausführungsbestimmung 48 zu streichen und dafür zu setzen: Finden Schnellzüge infolge Ueberholungsverlegung und der dadurch veränderten Zugsfolge auf einer noch nicht mit Telegraphenapparaten versehenen Haltestelle, weil daselbst fahrplanmäßig ein Zug erwartet wird, welcher nach dem Fahrplane anzuhalten hätte, das „Ruhesignal", so bildet dasselbe für sie kein Fahrthindernis.

Auf Seite 14/15 [336/337] ist als Ausführungsbestimmung 49 zu setzen: Das Perronsignal muß ständig auf „Halt" stehen und darf nicht früher als 10 Minuten vor Ankunft derjenigen Züge, welche entweder fahrplanmäßig bezw. „nach Bedarf" in der Station zu halten haben oder ohne Anhalten durchfahren können, umgestellt werden. Das Haltesignal ist aber für jene Züge zu geben bezw. zu belassen welche weder, fahrplanmäßig noch nach Bedarf in der Station anzuhalten haben, aber ausnahmsweise aus irgend einem betriebsdienstlichen Grunde anhalten sollen.

Bei Güterzügen, welche behufs Aufnahme oder Abstellen von Wagen, Ein- oder Ausladen von Gütern, also aus verkehrsdienstlichen Gründen in Stationen, für welche ein fahrplanmäßiger Aufenthalt oder ein Anhalten nach Bedarf nicht vorgesehen ist, anzuhalten haben, ist demgemäß nicht das „Halt"-, sondern das „Ruhesignal" mit dem Perronflügel zu geben.

Auf Seite 15 [337] ist die Fußnote * „Wenn ein Zug — gegeben werden", zu streichen.

Auf Seite 15 [337] ist am Ende der Ziffer 51 ein † beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe Seite 160 des E. B. I.

Auf Seite 15 [337] ist die letzte Fußnote zu streichen und dafür zu setzen: Gemäß G. D. E. 68024 v. 26. VI. 94 sowie Abs. 2 der dem D. B. 40 v. J. 1894 angefügten Erläuterungen darf den Zügen die Abfahrtserlaubnis nicht erteilt werden, ehe nicht die Ruhestellung des Perronsignales (Mastsignales) in „freie Fahrt „verwandelt ist. (Siehe auch Fußnote 3 zu Seite 14 [336].)

Auf Seite 15 [337] ist nach dem Wort: „C. Ausfahrtssignale" ein †† beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 161 des E. B. I.

Auf Seite 16 [338] ist dem Absatze c der Ausführungsbestimmung 55 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 161 des E. B. I.

Auf Seite 18 [340] ist als Zusatz zu Ausführungsbestimmung 71 beizusetzen: Hilfsmaschinen und Hilfszüge verkehren als unangesagte Sonderzüge. Auf Doppelbahnen tragen unangesagte Sonderzüge kein besonderes Signal.

Auf derselben Seite ist bei Ziffer 68 zu bemerken: „Wegen Bezeichnung der Hauptgeleise auf freier Bahn" siehe Seite 82 E. B. I.

Auf Seite 19 [341] ist bei Ausführungsbestimmung 72 an Stelle des letzten Satzes zu setzen: Sind bei dem letzten Wagen infolge seiner Breite die Laternenstützen auf dem Dache angebracht, so sind die Laternen als Oberwagenlaternen zu verwenden und zwar auch dann, wenn die Laternenstützen an der vorderen Stirnwand sich befinden.

Auf Seite 19 [341] ist der Ziffer 73 ein ** beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe Seite 161 des E. B. I.

Auf Seite 19 [341] ist der Ziffer 74 beizufügen: Es ergiebt sich hieraus von selbst, daß bei der Fahrt, entgegen der Fahrtrichtung des Geleises einer Doppelbahn, d. i. bei Benutzung des falschen Geleises, die Laternen nach hinten weiß und nach vorne rot zu leuchten hat; bei zeitweiligem, eingeleisigen Betriebe einer Doppelbahn hat selbstredend die für eingeleisige Strecken geltende Bestimmung in Kraft zu treten. D. B. 95/1891.

Auf Seite 20 [342] ist Ausführungsbestimmung 79 zu streichen und dafür zu setzen: Für schriftlich angekündigte Sonderzüge findet eine Signalisierung nicht statt.

Auf Seite 20 [342] ist der neuen Ausführungsbestimmung 79 beizufügen: Bei den nach bestimmter, den Wärtern schriftlich bekanntgegebener Fahrordnung verkehrenden Materialzügen hat gemäß Ziff. 70 und 79 der Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung im Zusammenhalt mit Dienstbefehl Nr. 40 vom 8. Juni 1894 ebensowenig wie bei den unter gleichen Verhältnissen verkehrenden sonstigen Sonderzügen eine Signalisierung stattzufinden. G. D. E. 84916 v. 4. VIII. 94.

Auf Signaltafel I [Seite 22/344] ist unter: „1. Signale der elektrischen Läutwerke die" „rote" Fläche der Scheibe in eine „blaue" zu verwandeln und in der angefügten Bemerkung statt „rotweiße" zu setzen: „blauweiße", da diese Scheiben künftighin alle „blauweiß" erscheinen.

Auf Signaltafel II sind an den Einfahrtssignalen für nichtcentralisirte Stationen der eingeleisigen Strecke noch Langsamfahrsignalscheiben ersichtlich zu machen; desgleichen bei den Perronsignalen der nichtcentralisierten Doppelbahnstationen auf der linken Seite des Perronsignales nachdem nach den nunmehr geltenden Grundsätzen überall da wo langsam gefahren werden muß, ein darauf abzielendes Signal anzubringen ist.

Auf Seite 28 [350] Zeile 15 von unten ist dem Worte „Privatdepeschen" ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 161 des E. B. I.

Auf Seite 31 [353] ist nach dem 6. Absatze ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 162 des E. B. I.

Am Schlusse der Anmerkung auf Seite 31/32 [353/354] ist zu bemerken: Siehe auch Seite 162 des E. B. I.

Auf Seite 40 [362] ist nach der ersten Fußnote zu bemerken: Text hiezu siehe Seite 162 des E. B. I.

Auf Seite 44 [366] ist nach dem ersten Absatze ein † zu setzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 163 des E. B. I.

Auf Seite 44 [366] ist am Schlusse der Fußnote ** beizufügen: Zur Erzielung eines gleichmäßigen Verfahrens wird hiemit in Ergänzung des § 675 der F. D. J., sowie des § 46 der D. A. für die Oberkondukteure und Kondukteure angeordnet, daß die Lokomotivführer den Empfang jeglichen Kreuzungs- oder Ueberholungsbefehles auf dem Fahrberichte zu bestätigen haben. D. B. 71/1894.

Auf Seite 52 [374] ist bei § 550 dem Absatze 1 ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 164 des E. B. I.

Auf Seite 56 [378] ist bei § 501 dem Absatze 3 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 164 des E. B. I.

Auf Seite 59 [381] ist am Fuße anzufügen: Wegen Erstellung der Fahrordnung für Sonderzüge siehe Seite 164 E. B. I.

Auf Seite 61 [383] ist dem Vortrage: „B. Ergänzungszüge" ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 166 des E. B. I.

Auf Seite 61 [383] ist am Fuße zu bemerken: Alle Züge, deren Fahrordnung mit der Bestimmung wiederholter Abfertigung ausgearbeitet werden, haben eine dem aufgestellten Schema entsprechende Nummer zu erhalten. G. D. E. 118498 v. 3. XI. 94.

Auf Seite 65 [387] ist nach dem 3. Absatze von oben ein † beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 166 des E. B. I.

Auf Seite 67 [389] ist der drittletzte Absatz zu streichen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 167 E. B. I.

Am Fuße der Seite 67 [389] ist zu bemerken: Wegen Stellung von Militärextrazügen bei Gefahr im Verzuge siehe Seite 167 E. B. I.

Auf Seite 68 [390] ist dem Absatze 4 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 168 des E. B. I.

Auf Seite 68 [390] ist dem Absatz 4 ein ** beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 168 des E. B. I.

Auf Seite 69 [391] ist dem Absatz 4 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 169 E. B. I.

Auf Seite 70 [392] ist der letzte Absatz: „Sich bei — erscheinen" zu streichen und dafür zu setzen: Sich bei Addition der Wagengewichte ergebende Bruchteile einer Tonne sind bis 0,5 nach abwärts und über 0,5 nach aufwärts abzurunden.

Auf Seite 71 [393] ist nach dem 4. Absatze von oben ein † zu setzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe Seite 169 des E. B. I.

Auf Seite 74 [396] ist dem Absatze mit Nr. 18 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 170 des E. B. I.

Auf Seite 75 [397] ist dem drittletzten Absatze unter a ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Fußnote zu S. 52 § 550 Abs. 1.

Auf Seite 78 [400] ist nach dem Absatze n ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 17 I des E. B. I.

Auf Seite 79 [401] ist dem Beispiele unter Nr. 1 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Fußnote zu S. 52 § 550 Abs. 1.

Auf Seite 83 [405] ist dem Beispiel unter Nr. 20 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 173 des E. B. I.

Auf Seite 86 [408] ist dem Beispiel Nr. 42 ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Fußnote zu Seite 74 [396].

Auf derselben Seite ist bei der Frage über die Bestimmungen der Frequenzberechnung zu bemerken: „Einige Aenderungen wurden mit der auf Seite 82 abgedruckten G. D. E. Nr. 29864 v. 23. III. 96 bekanntgegeben".

Auf Seite 88 [410] ist der letzte Absatz: „Der grafische Fahrplan — enthält" zu streichen und auf Seite 173 des E. B. I hinzuverweisen. Die Fahrplanskizze ist durch Beisetzung je eines † bei den Stationen von Laim —Tutzing zu ergänzen und bei Laim der Stationsstrich durchzuziehen. (Diese sämtlichen Stationen sind centralisirt.)

Auf Seite 89 Absatz 5 [411] ist zu bemerken: Haltestellen, welche als Stationen im Sinne der F. D. J. zu betrachten sind, sind durch ein beigesetztes T erkenntlich gemacht. Centralisirte Stationen sind durch Beisetzung eines † auf der rechten Seite kenntlich gemacht.

Auf Seite 90/91 [412/413] ist die Bezeichnung für Eil-Güterzüge —×—×—o—×—×— und für Vorortzüge —•—•—•— zu berichtigen bezw. nachzutragen. In der beigegebenen Skizze zum grafischen Fahrplan wäre entsprechende Berichtigung bezw. Ergänzung vorzunehmen.

Auf Seite 93 [415] ist der 1. Absatz zu streichen und dafür auf Seite 173 des E. B. I. zu verweisen.

Auf Seite 93 [415] ist der erste Satz des zweiten Absatzes zu streichen und dafür auf Seite 174 E. B. I. hinzuweisen.

Auf Seite 93 [415] ist dem 5. Absatze beizufügen: Unter jeder Zugsnummer sind die Wagenklassen angegeben, welche der betreffende Zug führt.

Auf Seite 94 [416] ist nach Absatz 7 zu bemerken: Siehe Seite 174 des E. B. I.

Auf der gleichen Seite ist am Fuße zu bemerken: Ersatzansprüche, welche sich auf Unrichtigkeiten im Eisenbahnkursbuch gründen, können nicht berücksichtigt werden. G. D. E. 49902 v. 10. VII. 94.

Auf Seite 95 [417] ist nach dem 2. Absatze ein † beizufügen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 175 des E. B. I.

Auf Seite 97 [419], Zeile 19 von oben, ist dem Worte „Wagen" ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 175 des E. B. I.

Auf Seite 97 [419] ist dem vorletzten Absatze ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 175 des E. B. I.

Auf Seite 98 [420], Zeile 7 von oben, ist anzufügen: Das Halten, längere Stehenbleiben von Lokomotiven unter eisernen Brücken ist im Interesse der Schonung und Erhaltung der Eisenkonstruktion thunlichst zu vermeiden. G. D. E. 128670 v. 29. XI. 93.

Auf Seite 98 [420] ist am Schlusse der Fußnote ein † beizusetzen und zu bemerken: Siehe auch Seite 176/177 des E. B. I.

Seite 99 [421] ist am Fuße zu bemerken: Siehe Seite 177 des E. B. I.

Seite 101 [423] ist dem 3. Absatze ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 177 des E. B. I.

Seite 103 [425] ist am Fuße zu bemerken: Siehe auch Seite 178 des E. B. I.

Auf Seite 105 [427] ist der Fußnote beizusetzen: Siehe auch Seite 98 [420].

Auf Seite 106 [428], Zeile 16 von oben, muß es statt 9,38 t heißen: 9,08 t.

Auf Seite 107 [429] ist der Fußnote 1 (*) beizusetzen: Sowohl bei Zählung der vorhandenen Wagenachsen, als auch bei Feststellung der erforderlichen Bremsachsen ist eine unbeladene Güterwagenachse als halbe Achse zu rechnen. Als beladen im Sinne dieser Bestimmung ist eine Achse dann anzusehen, wenn der Wagen irgend welche Ladung trägt. Die Achsen von Personen-, Post- und Gepäckwagen (Dienstwagen) sind stets voll in Ansatz zu bringen. Der bei Berechnung der erforderlichen Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen sich etwa ergebende überschießende Bruchteil ist stets als ein Ganzes zu rechnen rc. rc. D. B. 26 v. J. 1893. In den Fahrtberichten der beschleunigten Güterzüge ist das Zugsgewicht in Tonnen zum Vortrag zu bringen. G. D. E. 110377 v. 25. X. 95. An dieser Stelle ist auch auf E. B. I. Seite 178/180 zu verweisen.

Am Fuße der Seite 108 [430] ist zu bemerken: Siehe auch Seite 180 des E. B. I.

Auf Seite 113 [435] ist dem 1. Absatze ein † beizufügen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 181 des E. B. I.

Auf Seite 114 [436] ist dem 4. Absatze ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 181 des E. B. I.

Auf Seite 115 [437] ist nach Absatz b ein † zu setzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 182 des E. B. I.

Auf Seite 115 [437] ist bei lit. a. 3) ein † beizufügen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 183 des E. B. I.

Auf Seite 115 [437] ist die Fußenote zu streichen und dafür zu setzen: Siehe auch Seite 182/183 des E. B. I.

Auf Seite 118 [440] ist der Ziffer 13 ein * beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe Seite 184 des E. B. I.

Auf Seite 118 [440] ist nach Zeile 9 von unten ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 184 des E. B. I.

Auf Seite 128 [450], Zeile 16 von unten, ist dem Worte „befugt" ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 185 des E. B. I.

Auf Seite 129 [451], Zeile 17 von oben, ist nach dem Worte „belassen" einzuschalten: Siehe auch § 46 der Vorschriften über die Kassa und Buchführung, sowie Seite 185 Abs. 2 des E. B. I.

Auf derselben Seite ist Absatz 6 und 7 zu streichen und zu bemerken, daß die Kondukteure aus dem Erlöse für verkaufte Zusatzkarten keinen Entdeckeranteil mehr beziehen.

Auf Seite 134 [456] ist am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe auch Seite 185 des E. B. I.

Auf Seite 136 [458] ist Zeile 23 von oben nach den Worten: „D. B. 106" ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 185 des E. B. I.

Zur Fußnote auf Seite 137 [459] ist zu bemerken: Siehe auch Seite 186 des E. B. I.

Auf Seite 141 [463], Zeile 4 von oben, ist dem Worte „gestatten" ein † beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Siehe Seite 187 des E. B. I.

Auf Seite 141 [463] ist der Fußnote die Bemerkung beizusetzen: Siehe auch Fußnote zu Seite 83 bezw. Seite 173 des E. B. I.

Auf Seite 149, 152, 155, 160, 162, 164 [471, 474, 477, 482, 484, 486] ist in der Rubrik 2 des Fahrberichtes neben dem × bezw. ○ Zeichen zur bessern Veranschaulichung jeweils noch die betreffende Zugsnummer beigefügt. Es genügt indessen gemäß § 646 der F. D. J. das × bezw. ○ Zeichen. Die Beisetzung der Zugsnummer ist nicht nothwendig.

Bei den Fahrberichtsmustern — Seite 149/165 [471/487] — ist hinsichtlich der Frequenzberechnung auf G. D. E. 29864 v. 23. III. 96, abgedruckt auf Seite 82 zu verweisen.

Auf Seite 150, 162, 163 [472, 484, 485] ist der Fahrberichtsvortrag wegen Signalisierung der Materialzüge bezw. die Aufenthaltsbegründung wegen Auf- und Abnehmen dieser Signale zu streichen; wegen Signalisierung der Materialzüge vide G. D. E. 84916 v. 4. VIII. 94, Fußnote 3 zu Seite 20 [342].

Auf Seite 150 [472] ist dem Vortrage: „Ergänzungszug 1719 verkehrt nicht" ein * beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: Siehe Seite 187 des E. B. I.

Auf Seite 151 [473] ist der Bemerkung: Anliegend 3 Militärfahrscheine ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: Die Militärfahrscheine sind nach Nummer und Abfertigungsstelle auf dem Fahrberichte vorzumerken, demnach z. B.: „Anliegend die Militärfahrscheine Nr. 12 von Ingolstadt C.-B nach München C. B, Nr. 8 von Pfaffenhofen nach München C.-B., Nr. 1 von Eichstädt Bhf. nach München C.-B.

Auf Seite 152 [474] ist die Belastung in Rubr. 16 von 118 auf 119 Tonnen zu berichtigen, da laut specifizirtem Ausweis auf Seite 154 [476]

das Gewicht 118,6 T beträgt, und gemäß Vorbemerkung zur Belastungstabelle bei Personenzügen (wozu selbstredend auch die Schnellzüge gehören) Bruchteile über 0,5 aufzurunden sind.

Auf Seite 153 [475] ist am Fuße zu bemerken: Siehe auch Seite 188 des E. B. I.

Auf Seite 161 [483] ist am Fuße zu bemerken: Siehe auch Seite 189 des E. B. I.

Auf Seite 162 [484] sind bei Materialzug V die Aufenthaltszeiten (Rubr. 6), sowie die Ankunfts- und Abfahrtszeiten (Rubr. 3, 4, 7, 8), sowie die Fahrzeiten (Rubr. 9, 10) zu streichen und Ankunftszeit bei Posten 28 auf IV53 richtig zu stellen. Bei Materialzug VI sind die bei Station Mühldorf eingetragenen Zeiten zu streichen (Rubr. 3, 4, 6, 7, 8) und Ankunft in Töging auf 67 richtig zu stellen.

Auf Seite 163 [485] ist am Fuße dieser Seite beizusetzen: Siehe auch Seite 189 des E. B. sowie G. D. E 77095 v. 29. VII. 92 (Fußnote zu Seite 42 [364].)

Auf Seite 163 [485] ist bei der Bemerkung: „mit der gew. Fahrgeschwindigkeit des Güterzuges 800", die Zugsnummer auf 2320 abzuändern.

Durchgehends ist das Wort „Oberkondukteur" in „Zugführer" abzuändern.

Seite 166 [488] ist den Abkürzungen unten beizufügen: Hpv. = Halteplatz für den Vorortverkehr. L = Ladestelle.

Seite 169 [491] ist bei den Stationen Allach bis Walpertshofen incl. ist Oberbahnamt „München" statt Ingolstadt zu setzen. Die an der Linie München—Treuchtlingen gelegene Station Wolnzach heißt nunmehr „Wolnzach-Bahnhof".

Seite 170 [492] sind nachzutragen: nach Büchenbach die Haltestelle „Rednitz-Hembach", nach Schwabach der Halteplatz „Katzwang Hpv.", nach Eibach „Schweinau Hpv.", nach Nürnberg Central „Rothenburgerstraße Hpv." und „Neusündersbühl Hpv.", nach Eltersdorf die Haltestelle „Bruck b./Erl.", nach Eggolsheim die Haltestelle „Buttenheim". Ferner nach Fürth der Halteplatz „Unterfarrnbach" und nach Bach der Halteplatz „Großgründlach".

Seite 171 [493] ist nach Hobing „Günzhofen Hp." einzuschalten.

Seite 173 [495] ist bei Station Steinbach zu ergänzen: Oberbahnamt „Bamberg" Kreis „Oberfranken"; ferner ist bei Probstzella Unterpunktion zu streichen und dafür zu setzen: „erfolgt Dienstleistung durch Preußen". Bei laufender Nr. 14 ist Ueberschrift auf „Marxgrün—Steben" zu ergänzen und im Texte nach Naila „Oberklingensporn Hp." nachzutragen: Die Expedition Rosenbach ist durch Einrückung als Haltestelle gekennzeichnet und wäre daher zu berichtigen.

Auf Seite 174 ist nach Steinach (Ziff. 16) Endsee Hp., und nach Kleingemünden (Ziff 18) Josefshaus Hp. einzuschalten.

Seite 175 [497] ist nach Postbauer die Haltestelle „Rübleinshof" nach Feucht „Fischbach b/Feucht Hpv.", nach Obertraubling „Burgweinting T. H.", nach Nürnberg „Rothenburgerstraße Hpv." und „Neusündersbühl Hpv." nachzutragen.

Seite 177 [499]: Haltestelle Thannhausen führt die nähere Bezeichnung „Thannhausen b/Freystadt". Ratholz ist durch Einrückung als Haltestelle zu kennzeichnen.

Seite 178 [500] erscheint die Haltestelle Hurlach doppelt vorgetragen.

Seite 179 [501] ist Ueberschrift in lf. Nr. 35 zu berichtigen auf Buchloe—Memmingen—württbg. Landesgrenze. Die Station Türkheim führt die nähere Bezeichnung Türkheim—Wörishofen. Vortrag unter Nr. 39 ist zu ändern auf München-C.-B.—Pasing; als Stationen sind vorzutragen: „München-C.-B., München Centralwerkstätte, Laim und Pasing."

Seite 180 [502] sind nachzutragen die Haltestellen: Nach Grafing „Oberölkofen“, nach Stephanskirchen „Krottenmühl“ und nach Endorf „Rimsting“. Die Stationen der Lokalbahn Freilassing—Tittmoning sind ab Laufen zu ergänzen wie folgt:

Straß	Hp.	Törring	Hp.
Pölln	Hp.	Wiesmühl	HG.
Kirchanschöring	HG.	Kay	Hp.
Rothanschöring	Hp.	Kirchheim	Hp.
Fridolfing	HG.	Tittmoning	E.

Sitz der Betriebsleitung ist nicht in Laufen, sondern nunmehr in „Tittmoning“.

Seite 182 [504] ist nach Roth die Haltestelle „Rammelberg“ nachzutragen. Ahrein ist einzurücken.

Seite 183 [505] ist Posten 43 in Haltestelle „Bettmannssäge“ abzuändern. Bei Moosburg ist Niederbayern zu streichen und durch Unterpunktion zu ersetzen. Bei Gündelkofen u. ff. ist Kreis „Niederbayern“ zu setzen. Bei Walhallastraße ist statt Weiden „Regensburg“ zu setzen und bei Wutzelhofen u. ff. Weiden nachzutragen, Großarmschlag und Kläham sind einzurücken, und Burgweinting an tr. Stelle nachzutragen.

Seite 184 [506] ist Luhe-Wildenau als Bahnexpedition zu kennzeichnen. Lamplmühle ist zu ergänzen und Oberkotzen ist in „Oberkotzau“ zu berichtigen. Hörbering ist als Haltestelle einzurücken. Neukirchen-Ort ist zu streichen und nach Neukirchen a./Inn „Pfennigbach HG.“ nachzutragen, Rußtorf ist auf Ruhstorf zu berichtigen.

Seite 185 [507] ist bei Seybothenreuth u. ff. Kreis „Oberfranken“ zu setzen. Nach Röthenbach b/Lauf ist „Schwaig Hpv.“ einzuschalten, bei 60 ist statt Nürnberg O. B. Nürnberg C B. zu setzen.

Seite 186 [508]: Neukirchen b/S. ist dem Oberbahnamte Nürnberg, Großalbershof u. ff. dem Oberbahnamte Weiden unterstellt. Nach Freihung ist die Haltestelle „Thannsüß“, nach Thaldorf „Arnhofen“ nachzutragen, Floß ist auszurücken.

Seite 187 [509] ist auf zweiter Zeile links oben Genderkingen zu streichen und nach Rain (sub Nr. 68) zu setzen. Höchstädt führt die nähere Bezeichnung „a/D.“ Otterfing ist als Bahnexpedition zu bezeichnen, Edelshausen, Straß-Moos und Affecking sind an treffender Stelle zu ergänzen.

Seite 188 [510] ist Aibling auf „Bad Aibling“ zu ergänzen. Nach Nürnberg Ostbahnhof ist „Erlenstegen Hpv.“ und nach Rückersdorf „Ludwigshöhe“ nachzutragen. Schnaittach erhält die nähere Bezeichnung „Schnaittach Bahnhof“.

Seite 189 [511] ist bei Unterlind ist Kreis „Mittelfranken“ zu streichen und durch Interpunktion zu ersetzen. Bei Chamerau u. ff. ist Kreis „Niederbayern“ zu setzen. Pulling erhält die Bezeichnung „Pulling b/K“.

Seite 190 [512] ist bei Rentwertshausen Kreis „Unterfranken“ zu streichen und auf Sachsen-Meiningen zu berichtigen.

Seite 191 [513]: die Lokalbahnen sub Nr. 85 und 86 sind dem k. Oberbahnamte Bamberg bezw. Würzburg unterstellt; Faunbach ist auf „Feuerbach“ zu berichtigen.

Seite 192 [514] sind bei Nr. 88 noch einzuschalten: Oberreitnau—Lindau Rangirbahnhof.

Nachzutragen sind:

Nr. 89. Dinkelscherben—Thannhausen Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitg.	Oberbahnamt	Kreis
Dinkelscherben	E.	Dinkelscherben	Augsburg	Schwaben
Oberschöneberg	Hp.	„	„	„
Uttenhofen	H.G.	„	„	„
Ziemetshausen	H.G.	„	„	„
Thannhausen a/M.	H.G.	„	„	„

90. Erlangen—Herzogenaurach Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Erlangen	B.	Bruck b/Erl.	Bamberg	Mittelfr.
Bruck b/Erl.	E.	"	"	"
Frauenaurach	H.G.	"	"	"
Kriegenbrunn	Hp.	"	"	"
Neuses	Hp.	"	"	"
Niederndorf	H.G.	"	"	"
Hauptendorf	Hp.	"	"	"
Herzogenaurach	H.G.	"	"	"

91. Selb Bhf.—Selb untere Stadt Lokalbahn mit Flügelbahn, Selb obere Stadt—Ludwigsmühle.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Selb Bhf.	E.	Selb	Weiden	Oberfr.
Erkersreuth	Hp.	"	"	"
Selb obere Stadt	Hp.	"	"	"
Selb untere Stadt	H.G.	"	"	"
Selb obere Stadt	Hp.	"	"	"
Ludwigsmühle	L.	"	"	"

92. Kellmünz—Babenhausen Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Kellmünz	E.	Babenhausen	Kempten	Schwaben
Weiler	Hp.	"	"	"
Winterrieden	H.G.	"	"	"
Babenhausen	E.	"	"	"

93. Wicklesgreuth—Windsbach Lokalbahn

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Wicklesgreuth	E.	Wicklesgreuth	Nürnberg	Mittelfr.
Petersaurach	H.G.	"	"	"
Altendettelsau	Hp.	"	"	"
Neuendettelsau	H.G.	"	"	"
Wernsbach	Hp.	"	"	"
Windsbach	H.G.	"	"	"

94. Cham—Waldmünchen Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	G. D.	Kreis
Cham	E.	Waldmünchen	unterstellt	Oberpfalz
Katzbach	Hp.	"	"	"
Willmering	Hp.	"	"	"
Waffenbrunn	Hp.	"	"	"
Balbersdorf	Hp.	"	"	"
Grigant	Hp.	"	"	"
Zillendorf	H. Güteragentur	"	"	"
Waldmünchen	E.	"	"	"

95. Schnaittach—Simmelsdorf—Hüttenbach Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Schnaittach	E.	Schnaittach	Nürnberg	Mittelfr.
Speikern	Hp.	"	"	"
Rollhofen	H.G.	"	"	"
Marktschnaittach	H.G.	"	"	"
Hedersdorf	Hp.L.	"	"	"
Simmelsdorf-Hüttenbach	H.G.	"	"	"

96. Siegelsdorf—Wilhermsdorf.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Hardhof	Hp.	Langenzenn	Würzburg	Mittelfranken
Laubendorf	H.G.	"	"	"
Heinersdorf	Hp.	"	"	"
Wilhermsdorf	H.G.	"	"	"

97. Straubing—Steinburg—Konzell Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	G. D.	Kreis
Straubing	B.	Bogen	unterstellt	Niederb.
Ittling	Hp.	"	"	"
Sand	Hp.	"	"	"
Bogen	E.	"	"	"

(Vorerst nur bis Bogen eröffnet.)

102. Wolnzach Bhf.—Mainburg Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	G. D.	Kreis
Wolnzach Bhf.	E.	Mainburg	unterstellt	Oberbayern
Grosseltshausen	Hp.	"	"	"
Marktwolnzach	H. Güterdienst	"	"	"
Jebertshausen	Hp.	"	"	"
Gebrontshausen	H.G.	"	"	"
Berg	Hp.	"	"	Niederbayern
Osterwall	Hp.	"	"	"
Au	H.G.	"	"	"
Rudelzhausen	Hp.	"	"	"
Sandelzhausen	Hp.	"	"	"
Mainburg	E.	"	"	"

78. Kempten—Pfronten Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	G. D.	Kreis
Kempten	A.	Pfronten	unterstellt	Schwaben
Durach	H.	"	"	"
Sulzberg	H.	"	"	"
Jodbad Sulzbrunn	Hp.	"	"	"
Bodelsberg	H.	"	"	"
Zollhaus Petersthal	H.	"	"	"
Oy	H.	"	"	"
Wertach	H.	"	"	"
Marie-Rain	Hp.	"	"	"
Nesselwang	H.	"	"	"
Kappel	Hp.	"	"	"
Weißbach	H.	"	"	"
Pfronten	E.	"	"	"

59. Breitengüßbach—Ebern Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	G. D.	Kreis
Breitengüßbach	E.	Ebern	unterstellt.	Oberfranken
Baunach	H.G.	"	"	Unterfranken
Reckendorf	H.G.	"	"	"
Maundorf	Hp.	"	"	"
Rentweinsdorf	H.G.	"	"	"
Ebern	H.G.	"	"	"

98. Traunstein—Ruhpolding Lokalbahn.

Stationen		Betriebsleitung	Oberbahnamt	Kreis
Traunstein	B.	Ruhpolding	Rosenheim	Oberbayern
Haslach	Hp.	"	"	"
Traundorf	Hp.	"	"	"
Siegsdorf	H.G.	"	"	"
Eisenärzt	H.G.	"	"	"
Ruhpolding	E.	"	"	"

Seite 192 [514]: Vortrag zur Frage: Wie heißen die im Betriebe befindlichen Bahnen der Lokalbahnaktiengesellschaft München? ist zu berichtigen wie folgt:

lf. Nr. 2 statt Rosenberg ist „Ravensburg" zu setzen.

lf. Nr. 8 Interpunktion bei Zirndorf ist zu streichen und „— Cadolzburg" zu setzen.

lf. Nr. 9 ist zu streichen und dafür „Forster Stadteisenbahnen" einzuschalten.

Vortrag zur Frage: Wie heißen die den einzelnen Oberbahnämtern zugeteilten Routen? ist beim Oberbahnamte Augsburg Ziff. 1—8 und beim Oberbahnamte Bamberg Ziff. 1—16 zu streichen und dafür zu setzen:

1. Augsburg—württbg. Grenze (Ulm)
2. Neuoffingen—Donauwörth
3. Neuulm—(Memmingen)
4. Augsburg—Buchloe excl.
5. Augsburg—Gunzenhausen exkl.
6. Donauwörth—(Ingolstadt)
7. Nördlingen—(Dombühl)
8. Nördlingen—württbg. Grenze (Goldshöfe)
9. Bobingen—Kaufering exkl.
10. Augsburg—Pasing exkl.
11. Hochzoll—(Ingolstadt)
12. Günzburg—Krumbach—Hürben
13. Dinkelscherben—Thannhausen.

Dann (bei Oberbahnamt Bamberg)

1. Bamberg—Hof
2. Hochstadt—Marktzeuln—Probstzella
3. Neuenmarkt—Wirsberg—(Bayreuth)
4. Oberkotzau—Eger
5. " —(Marktredwitz)
6. Bamberg—Fürth exkl.
7. " —Meiningen
8. Ebenhausen—Bad Kissingen
9. Schweinfurt—Wernfeld exkl.
10. " —Weigolshausen
11. Neustadt a/S.—Bischofsheim
12. " —Königshofen
13. Erlangen—Gräfenberg
14. " —Herzogenaurach
15. Hof—Marxgrün—Steben
16. Münchberg—Helmbrechts
17. Forchheim—Ebermannstadt
18. " —Höchstädt a/Aisch
19. Haßfurt—Hofheim
20. Ludwigsstadt—Lehesten
21. Rentwertshausen—Römhild

Beim Oberbahnamte Ingolstadt hat Route 1 zu lauten: Ingolstadt—Röhrmoos; Route 5: Ingolstadt-C.-B.—Sinzing.

Seite 193 [515] sind zu ergänzen beim Oberbahnamte Kempten:
12. Kellmünz—Babenhausen,
13. Oberreitnau—Lindau Rangirbhf. Anschl. gegen Lindau Stadt,
Nr. 5 heißt Kempten—Lindau Stadt;
beim Oberbahanmte München:
München—Laim—Pasing,
bei lf. Nr. 12 ist Allach zu streichen und Röhrmoos zu setzen.

Beim Oberbahnamte Nürnberg ist zu ergänzen:
14. Wicklesgreuth—Windsbach
15. Schnaittach—Simmelsdorf—Hüttenbach.

Ferner beim Oberbahnamte Regensburg:
Regensburg—Prüfening
Regensburg—Walhallastraße
Pocking—Passau
No. 11 ist zu streichen.
Bei lf. Nr. 3 ist nach Neumarkt a/R. zu setzen: „exkl."

Seite 194 [516] ist beim Oberbahnamte Rosenheim nachzutragen:
Traunstein—Ruhpolding.
Bei lf. Nr. 13 ist statt Laufen „Tittmoning" zu setzen.

Beim Oberbahnamte Weiden ist unter lf. Nr. 1 statt Regensburg „Walhallastraße" zu setzen.

Einzuschalten sind:
Selb Bhf.—Selb untere Stadt mit Flügelbahn z. Ludwigsmühle,
bei Nr. 13 muß es Neukirchen b. S. heißen,
sowie beim Oberbahnamte Würzburg:
Kitzingen—Gerolzhofen und Langenzenn—Wilhermsdorf.

Seite 194 [516] ist bei Furth Böhmische Westbahn zu streichen und „k. k. österreichische Staatsbahn" zu setzen.

Seite 195 [517] ist bei Nr. 24 einzuschalten: per Dampfboote und Trajektschiffe Anschluß an die badische, württembergische und k. k. österr. Staatsbahn, ferner an die Schweizer Nordostbahn und die vereinigten Schweizerbahnen.

Nachzutragen sind:
Nr. 33. Jossa preußische Staatseisenbahn E. D. B. Frankfurt
Nr. 35 Röthenbach b/Lindau
Röthenbach b/Lindau—Weiler (Privatges.)
bei Text zur Frage „welche Stationen 2c. 2c. liegen auf nicht bayerischem Gebiete" ist Altengernau in „Altengronau" abzuändern.

Seite 200 [522] ist der Vortrag zur Frage, „wie heißen die deutschen Eisenbahnverwaltungen und wo befinden sich die Verwaltungssitze derselben" zu streichen und dafür zu setzen:

Bezeichnung der Eisenbahnen	Sitz der Verwaltung
Aachen—Mastrichter Eisenbahn	Bruxelles
Altdamm—Colberger Eisenbahn	Stettin
Altona—Kaltenkirchner Eisenbahn	Altona
Arnstadt—Ichtershausen	Darmstadt
Badische Staatseisenbahnen	Karlsruhe

Bezeichnung der Eisenbahnen	Sitz der Verwaltung
Bayerische Staatseisenbahnen	München
Bockwaer Kohlenbahn	Bockwa
Boizenburger Stadt=Hafenbahn	Boizenburg
Braunschweigische Landeseisenbahn	Braunschw. (prß. D.B. Mgdbg.)
Bromberger Kreisbahnen	Bromberg
Bröhlthalbahn	Hennef a/Sieg
Crefelder Eisenbahn	Crefeld
Cronberger Eisenbahn	Cronberg
Dahme—Uckroer Eisenbahn	Dahme
Deggendorf—Metten	Deggendorf
Dessau—Wörlitzer Bahn	Dessau
Deutsch=nordischer Lloyd	Rostock
Dortmund—Gronau—Enscheder Eisenbahn	Dortmund
Eckernförde—Kappeln Schmalspurbahn	Eckernförde
Eisenberg—Crossener Eisenbahn	Eisenberg
Eisfeld—Unterneubrunner Eisenbahn	Hildburghausen
Eisern—Siegener Eisenbahn	Siegen
Elsaß=Lothringische Eisenbahnen	Straßburg
Ermsthalbahn	Urach
Euskirchener Kreisbahnen	Stettin
Eutin—Lübecker Eisenbahn	Lübeck
Filderbahn	Stuttgart
Frankfurter Gütereisenbahn	Breslau
Franzburger Kreisbahnen	Stettin
Franzburger Südbahn	"
Georgsmarienhütten Eisenbahn	Osnabrück
Gernrode—Harzgerode Eisenbahn	Gernrode
Goldbeck—Giesenslager Eisenbahn	Iden
Gotteszell—Viechtach	Viechtach
Greifenhager Kreisbahn	Stettin
Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn	Blankenburg
Haltingen—Kandern	Freiburg (Baden)
Heisterbacher Thalbahn	Oberdollendorf a/Rhein
Hessische Ludwigsbahn	Mainz
Hildburghausen—Heldburger Eisenbahn	Hildburghausen
Hohenebra—Ebelebener Eisenbahn	Darmstadt
Hoyaer Eisenbahn	Hoya a/Weser
Ilmenau—Großbreitenbacher Eisenbahn	Darmstadt
Kaysersberger Thalbahn	Colmar i/Elsaß
Kerberbachbahn	Christianshütte
Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahn	Kiel
Kirchheimer Eisenbahn	Kirchheim u/T.
Köln—Frechener Eisenbahn	Frechen
Königsberg—Kranzer Eisenbahn	Königsberg i/Pr.
Königswusterhausen — Mittenwalde — Töpchiner Eisenbahn	Berlin
Kreis-Altenaer=Schmalspurbahnen	Altena
Kreiseisenbahn Flensburg—Kappeln	Flensburg
Krozingen—Staufen—Sulzburg	Freiburg i/B.
Lahrer Straßenbahngesellschaft	Lahr

Bezeichnung der Eisenbahnen	Sitz der Verwaltung
Lokalbahnaktien-Gesellschaft München	München
Ludwigsbahn (Nürnberg—Fürth)	Nürnberg
Lübeck—Büchener Eisenbahn	Lübeck
Main—Neckar Eisenbahn	Darmstadt
Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn	Danzig
Mechernicher Bergwerksbahn	Mechernich
Mecklenburg—Friedrich Franz Eisenbahn	Schwerin
Mecklenburg—Friedrich Wilhelm Eisenbahn	Wesenberg
Mecklenburg—Pommersche Schmalspurbahnen	Friedland
Meppen—Hasselünner Eisenbahn	Meppen
Militärbahn preuß.	Berlin
Mülhausen—Ensisheim—Dittenheim	Mülhausen i/Elsaß
Neuhaldenslebner Eisenbahn	Neuhaldensleben
Niederwaldbahn	Rüdesheim
Oberhessische Eisenbahnen	Gießen
Oberschlesische Straßenbahnen	Beuthen
Oldenburgische Staatseisenbahn	Oldenburg
Osthavelländische Kreisbahnen	Stettin
Ostpreußische Südbahn	Königsberg i/Pr.
Paulinenaue—Neuruppin	Neuruppin
Peine—Ilseder Eisenbahn	Ilsede
Pfälzische Eisenbahnen	Ludwigshafen a/Rh.
Preußische Staatseisenbahnen	
kgl. Eisenbahndirektion Altona	Altona
" " Berlin	Berlin
" " Breslau	Breslau
" " Bromberg	Bromberg
" " Cassel	Cassel
" " Danzig	Danzig
" " Elberfeld	Elberfeld
" " Erfurt	Erfurt
" " Essen	Essen
" " Frankfurt a/M.	Frankfurt a/M.
" " Halle	Halle
" " Hannover	Hannover
" " Kattowitz	Kattowitz
" " Köln	Köln
" " Königsberg	Königsberg
" " Magdeburg	Magdeburg
" " Münster	Münster
" " Posen	Posen
" " St. Johann—Saarbrücken	St. Johann-Saarbrücken
" " Stettin	Stettin
Prignitzer Eisenbahn	Perleberg
Rheinufer—Ettenheimmünster	Freiburg (Baden)
Rhene—Diemelthalbahn	Siegen
Röthenbach b/Lindau—Weiler i/Allgäu	Weiler i/Allgäu
Ronsdorf—Müngstener Eisenbahn	Ronsdorf
Saatziger Kleinbahnen	Stettin

Bezeichnung der Eisenbahnen	Sitz der Verwaltung
Sächsische Staatseisenbahnen	Dresden
Schaftlach—Gmund	Gmund
Schleswig—Angler Eisenbahn	Schleswig
Sekundärbahnen v. A. Bachstein	Berlin
a) Betriebsabteilung „Thüringen"	Weimar
Ruhlaer Eisenbahn	"
Weimar—Berka—Blankenhainer Eisenb.	"
b) Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn	Friedland i. M.
c) Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn	Osterwieck a/H.
d) Bau- und Betriebsverwaltung der hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb zu Darmstadt	Darmstadt
Darmstadt—Eberstadt	"
" —Griesheim	"
Mainz—Hechtsheim	"
" —Finthen	"
Worms—Offstein	"
Rheinheim—Reichelsheim	"
Osthofen—Westhofen	"
Sprendlingen—Wöllstein	"
e) Bau- und Betriebsverwaltung für süddeutsche Nebenbahnen in Karlsruhe	Karlsruhe
Bregthalbahn	"
Heidelberg—Mannheim	"
Kaiserstuhlbahn	"
Karlsruhe—Spöck	"
" —Durmersheim	"
Mannheim—Weinheim	"
Weinheim—Heidelberg	"
Zell—Todtnau	"
f) Betriebsverwaltung der berliner Dampfstraßenbahnen	Berlin
Stargard—Cüstriner Eisenbahn	Soldin
Stendal—Tangermünder Eisenbahn	Tangermünde
Stolpethalbahn	Stettin
Straßburger Straßenbahnen	Straßburg
Straußberger Eisenbahnaktiengesellschaft	Straußberg
Warstein—Lippstadter Eisenbahn	Lippstadt
Weimar—Geraer Eisenbahn	Weimar
Weimar—Rastenberger Eisenbahn	"
Wermelskirchen—Burg	Wermelskirchen
Wirsitzer Kreisbahnen	Bromberg
Wittenberge—Perleberger Eisenbahn	Perleberg
Württembergische Staatseisenbahn	Stuttgart
Zuin—Kleinbahn	Zuin
Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahngesellschaft	Finsterwalde

Auf Seite 234 ist am Schlusse des 2. Absatzes von oben zu bemerken: „Den Wirkungskreis der einzelnen Ministerien siehe E. B. I. Seite 190—194".

Theil III.

Hinweise zu den Berichtigungen und Ergänzungen.

Auf Seite 5 Ziff. I, Abs. b sind die letzten 5 Zeilen zu streichen und dafür zu setzen: Auf den Quittungen und Listen über Stellvertretungskosten ist neben der Bestätigung der Dienstleistung auch die Bezeichnung der Art der Stellvertretung oder Dienstesaushilfe, sowie die Person, für welche Stellvertretung notwendig war, erforderlich. Z. B.: An Stelle des erkrankten N. N., des beurlaubten N. N. oder wegen gesteigerten Verkehrs 2c.

Auf derselben Seite ist Zeile 3 von unten für „Rechnungen" — „Kostenberechnungen" zu setzen, ebenso ist in der letzten Zeile statt Zahlenberechnungen — „Kostenberechnungen" zu setzen.

Auf Seite 6 sind die Zeilen 4 mit 11 (Die von . . . Zahlung leisten) zu streichen und dafür zu setzen:

e) Zahlungen dürfen nur geleistet werden, wenn die Belege, ausnahmlich der regelmäßig wiederkehrenden ständigen Zahlungen an Gehältern, Pensionen 2c., entweder vom k. Oberbahnamte, den k. Staatsbahningenieuren, Betriebswerkstätten, Bahnämtern und von den mit Führung von Wirthschaftsbüchern betrauten Güterexpeditionen zahlbar angewiesen sind.

Diese Zahlungsanweisungen sind von den Vorständen der genannten Stellen oder von deren Stellvertretern zu fertigen.

f) Seitens der Stationen sind vor der Auszahlung zur Zahlung anweisen zu lassen:

1) Die Quittungen und Listen, deren Verrechnung auf eine erledigte pragmatische oder statusmäßige Stelle erfolgt.

2) Die Quittungen des diätarisch besoldeten Personals über Taggelder für auswärtige Beschäftigung — Stellvertretung — oder Dienstesaushilfe infolge Arbeitsmehrung. (Vgl. Lit. b oben.)

3) Die halbmonatlichen Abschlagszahlungslisten des Taglohnpersonals, wenn Abschlagszahlungen geleistet werden.

4) Die Monatslisten des gesammten nicht statusmäßigen gegen Taglohn aufgenommenen Personals — Hilfsbedienstete und ständig nothwendige Arbeiter —.

5) Die Quittungen über Lade-, Desinfektions- und Signirgebühren des Taglohnpersonals.

6) Die Quittungen über Reinigungsaversa, gleichviel ob sie von den Stationsvorständen oder von anderen Personen bezogen werden.

7) Die Quittungen über Zuschüsse an das Taglohnpersonal zur Beschaffung von Dienstkleidern.

8) Die Quittungen über die Vergütungen an die Lokalbahnagenten einschl. jener über Nebenbezüge.

9) Die Listen über die Bezüge der Lokalbahnbediensteten und des Taglohnpersonals, sowie die Quittungen über Nebenbezüge der ersteren.

10) Die Listen über Tagelöhne für das Umladen laufunfähig gewordener Wagen.

11) Die Liquidationen der pragm. und statusmäßigen Beamten über Taggelder und Reisekosten.

12) Die Quittungen der Unterbeamten und Bediensteten über Taggelder — Exponirungsgebühren — bei auswärtiger Verwendung.

13) Die Umzugsgebührenberechnungen des statusmäßigen Personals und der Diätare.

14) Die Quittungen für Entdeckungen von Rad- und Achsbrüchen.

15) Die Quittungen der Bahnärzte.

16) Die Kostenberechnungen für Beschaffung und Reparatur von Inventargegenständen.

17) Die jährlichen Verzeichnisse über die persönlichen Schreibmaterialien-Aversa und die Quittungen über die Stationsregieaversa.

18) Die Kostenberechnungen über den Bezug von Gas und elektrischem Strom.

19) Die Quittungen über die Entschädigungen für Benützung fremder Grundstücke, Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen.

20) Die Kostenberechnungen über Porto, Frachten und Insertionskosten.

21) Die Quittungen der Nachtwächter über Futtergeld für die zu haltenden Hunde einschl. der Hundesteuer.

22) Die Diätenliquidationen des Zollpersonals für zollamtliche Abfertigungen.

Auf derselben Seite sind bei dem Kapitel „Auf allen Zahlungsscheinen muß am Kopfe angegeben werden" folgende Ergänzungen und Berichtigungen vorzunehmen: Dem Vortrage „Das verrechnende Oberbahnamt" ist beizusetzen: „oder bei Pensionen die Eisenbahncentralkasse".

Die Vorträge Geldrechnung für den Werkstättebetrieb:
" " die Betriebsmaterialien;
" " " Bahnunterhaltungsmaterialien;
" " " Regiegasanstalt N. N.
sind zu streichen, dafür ist zu setzen:
Geldrechnung für die Imprägniranstalten
" " " Torfgewinnungsanstalt Raubling.

Der Vortrag Rechnung für den allgemeinen Pensionsfond ꝛc. ist zu streichen und dafür zu setzen: Rechnung über Pensionen und Sustentationen der Staatsdiener und Staatsbediensteten, sowie der Hinterbliebenen derselben.

In der nächstfolgenden Zeile sind die Worte „sowie dem Verwaltungszweig" zu streichen, am Schlusse dieses Absatzes ist anzufügen: Die bezüglichen Angaben sind aus dem auf Seite 73—75 beigefügten Auszug aus dem Rechnungsschema zu ersehen. In der zweitletzten Zeile ist statt „Regie- und Billetenbureau" „Materialdepot" zu setzen.

Seite 7 — Zeile 8 von oben — ist nach dem Worte „geschrieben", einzuschalten: „und die Diensteseigenschaft des Quittanten beigesetzt sein. Ebenso muß die Quittung das Datum der Quittungsleistung ersehen lassen".

Auf der gleichen Seite sind die 2 letzten Zeilen des Abs. 2 von oben zu streichen, dafür ist zu setzen: „Sämmtliche Abzüge der pragm. Beamten und des statusmäßigen Personals sind auf den Gehaltsquittungen links unten vorzumerken.

Die Abzüge des Taglohnpersonals an Eintrittsgeldern und Beiträgen zu den Kranken- und Pensionskassen sind in den Monatslisten zu kürzen, während über die Abzüge an Beiträgen zum Sterbekasseverein, Strafen, Miethen, Ersätze u. s. w. von jeder Station monatlich ein Verzeichnis zu fertigen ist, auf Grund dessen die Kürzung der vereinnahmten Beträge an den Scheinaufrechnungen zu bethätigen ist. Sollten hiewegen jedoch bei den einzelnen Oberbahnämtern abweichende Anordnungen bestehen, so wären selbstredend diese von den unterstellten Stationen zu beachten".

Auf derselben Seite sind Ziff II — Ausfertigung der Hauptquittungen — nachstehende Aenderungen durchzuführen: Zeile 3 ist das Wort: „nicht

pensionsfähigen" zu streichen; statt Gehaltszulagen muß es nunmehr „Gehaltszulage" heißen.

Der 3. Absatz ist zu streichen und dafür zu setzen: Ueber die postnumerando zahlbaren Bezüge, wie: Persönl. Zulage, Reiseaversa ꝛc. ꝛc., wovon die letzte Jahresrate am 31. Dezember zur Zahlung gelangt, ist eine gesonderte Hauptquittung auszustellen.

Dem 2. Absatze von unten ist beizufügen: „sowie auch zum Ausdruck zu bringen, ob die Zahlungen in monatlichen, in vierteljährigen oder halbjährigen Raten erfolgt sind."

Die Fußnote auf derselben Seite ist zu streichen.

Auf Seite 9 Ziff. VI — Verrechnungsmodus — hat der 1. Absatz nunmehr zu lauten: Die Rechnungskapitel §§ und Titel sind aus den beigegebenen Rechnungsschema zu ersehen (Seite 73—75.)

Im 2. Absatz ist für das Wort Verrechnungseinweisung Genehmigungsverfügung zu setzen, der 3. Absatz ist zu streichen und dafür zu setzen: Außer dem beigegebenen Rechnungsschema für die Eisenbahnbetriebsrechnung und dem für die Pensionen und Sustentationen ꝛc. bestehen noch weitere Schemata für den Betrieb der Bodenseedampfschiffahrt und des Ludwig-Donau—Mainkanals, sowie für die Imprägniranstalten und für den Unterstützungsfond der k. b. Staatseisenbahnen.

Auf Seite 10 sind in der Uebersicht über die gebührenpflichtigen Quittungen und Belege die Ziffern 5, 7 und 8 zu streichen.

Auf Seite 11 ist im Verzeichnis der nicht gebührenpflichtigen Quittungen und Belege Ziff. 11 zu streichen.

Auf Seite 12 muß es in Ziff. 2 statt „der nicht pensionsfähigen Zulage" — „der Gehaltszulage" heißen. Ziff. 5 daselbst ist zu streichen und nach Ziff. 3 das bei Ziff. 4 entfallende Wort „und" beizusetzen.

Auf derselben Seite ist der sich auf Seite 13 fortsetzende Abs. 2 der Ziff. 3 zu streichen, ebenso der folgende Absatz auf Seite 13. Dafür ist zu setzen: Die Löhne der Hilfsbediensteten als: Hilfsbureaudiener, Stationstaglöhner, Perrondiener, Lokalbahnbedienstete, Tag- und Nachtwächter, Zugspacker, Hilfsbremser, Hilfsheizer, Maschinenwärter, Haltstellablöser, Rollirwärter im Bahnaufsichts- und Bahnbewachungsdienste (Streckenläufer), Rollirwärter im Wechselwärterdienst, und Magazinsdiener werden auf Cap. 2 § 2 Tit. 1, die Löhne der ständig notwendigen Arbeiter, nämlich der Autographie-, Copier- und Steindrucker, der Wagenaufschreiber, der Wagenschieber, Güterdiensttaglöhner, Packer, Gepäckträger, Lokomotivputzer, Wagenschmierer, Wagenheizer, Magazinstaglöhner, Kohlenlader und Gasanstaltsarbeiter werden auf Cap. 2 § 2 Tit. 2 der Eisenbahnbetriebsrechnung verausgabt.

Für die durch Taglohnpersonal geleisteten Dienstaushilfen als:

a) für Ablösungen zum Kirchenbesuche,

b) für sonstige Ablösungen,

c) für Aushilfen bei Erkrankungen und Beurlaubungen des statusmäßigen Personals einschließl. des Lokalbahnpersonals mit Monatsbezügen und

d) für sonstige Dienstesaushilfen sind die Kosten auf Cap. 2 § 2 Tit. 3 der Eisenbahnbetriebsrechnung zu verrechnen.

Für die sämmtlich voraufgeführten Ausgaben — d. i. Cap. 2 § 2 Tit. 1 und 2 mit 3 — ist, soweit seitens der Oberbahnämter nicht etwa andere Bestimmungen getroffen sind, monatlich nur eine Liste unter Benützung des Formulars 1027 genau nach dem Vordruck zu fertigen und dem k. Oberbahnamte zur Zahlungsanweisung vorzulegen. Die Stellvertretungs- und Aushilfskosten, wie sie unter lit. a—d oben vorgetragen erscheinen, sind auf der letzten Seite der Liste gehörig auszuscheiden.

Auf Stationen, wo ein Bedürfnis hiezu besteht, können monatlich für die ersten 15 Tage Abschlagszahlungen auf Formular 1031 geleistet werden.

In diesem Falle sind die Löhne für den genannten Zeitraum genau zu berechnen, die für diese Zeit treffenden Beiträge zu den Kranken- und Pensionskassen festzusetzen und an dem Verdienste zu kürzen, worauf der Restbetrag als Abschlagszahlung in die Liste aufzunehmen ist. Abschlagszahlungslisten sind auch dann zu erstellen, wenn ein Arbeiter während des Monats austritt. Die Berechnung des Verdienstes und der Abzüge sowie die Festsetzung des auszuzahlenden Betrages in diesem Falle ist ebenso wie bei den übrigen Abschlagszahlungen zu bewirken, wozu noch bemerkt wird, daß eine Quittungsleistung auf der Monatsliste der Natur der Sache nach zu unterbleiben hat, nachdem eine Restzahlung nicht zum Ausdruck kommen kann.

Die Abschlagszahlungslisten sind dem Oberbahnamte zur Prüfung und Zahlungseinweisung vorzulegen. Hiebei ist jedoch zu beachten, daß mit den Abschlagszahlungslisten, die Monatslisten (welche so vorzubereiten sind, daß eine Prüfung der Abschlagszahlungen erfolgen kann) mit vorgelegt werden müssen.

Demgemäß haben die Monatslisten bei der Einsendung mit den Abschlagszahlungslisten bereits zu enthalten:

1. Die Beschäftigungsart;
2. den Namen;
3. den Taglohn;
4. Zahl der Tage (diese durch Einsetzung der einzelnen Tagschichten und die etwaigen Ueberstunden — die Summe der Tagschichten und Stunden ist dagegen nicht auszufüllen —).

Die Monatslisten werden nach Prüfung mit den zahlbar angewiesenen Abschlagszahlungslisten zurückgegeben.

Der Miethzins beträgt für Taglöhnerwohnungen in der Regel 50 M., welcher Betrag in monatlichen Raten und zwar pränumerando zu bezahlen ist. Demnach gelangen pro Dezember, März, Juni und September für Wohnungsmiethe je 4 M. 50 Pfg., für die übrigen Monate aber je 4 M. zum Abzug, welche Beträge wie auf Seite 68 bemerkt, zur Abführung zu kommen haben.

Auf Seite 13 ist nach dem 3. Absatze einzuschalten: „Hiebei ist jedoch darauf zu achten, daß auf der gleichen Zeile, auf welcher der abzuquittirende Betrag eingesetzt ist, die Unterschrift des Quittanten erholt wird.“ Ferner ist zwischen dem 4. und 5. Absatze (von unten) einzuschalten: „Ist bei Taglohnbediensteten ausnahmsweise bei deren Verhinderung eine andere Person zur Quittungsleistung und zum Geldempfange durch den Empfangs-Berechtigten bevollmächtigt, so ist die Vollmacht an der betreffenden Stelle bestätigen zu lassen. Auf den Lohnlisten über Stellvertretungskosten für das statusmäßige Personal der Kategorien C und D ist auch die Genesungsbestätigung erforderlich.“

Auf der gleichen Seite ist Zeile 14 von unten nach dem Worte „Bestätigung“ einzufügen: „und Zahlungsanweisung“.

Ferner hat die letzte Zeile des Abs. 4 von unten zu lauten: „an die Werkstätten einzusenden“.

Auf Seite 14 hat im 2. Abs. von unten der Rechnungstitel nicht Cap. II § 2, sondern Cap. 2 § 1 Tit. 2 zu lauten.

Auf der gleichen Seite ist am Fuße zu bemerken: „Dieselbe Bestätigung ist in der Liquidation über Reisediäten ꝛc anzubringen.“

Auf Seite 15 ist nach dem ersten Absatze einzuschalten: „Die Quittungen über die bei auswärtigen Verwendungen gewährten Zulagen müssen enthalten: „Den Tag, den Zug (Nummer) und die Stunde, zu welcher der Ablöser die Station, von welcher er zur Ablösung abbeordnet worden ist, verlassen hat, ferner an welchem Tag, mit welchem Zug und zu welcher Stunde derselbe nach Ablauf der Ablösezeit in seiner Ursprungsstation, oder an einer weiters bestimmten Station eingetroffen ist.“

Auf Seite 16 Abs. 3 von unten sind die Worte „bei der Auszahlung der in den Lohnlisten aufgeführten Lohnbeträge in Abzug zu bringen" zu streichen und dafür zu setzen: „in den Lohnlisten in Abzug zu bringen".

Auf derselben Seite ist dem letzten Absatze beizufügen: Die Formulare 112 sind bis zum Aufbrauche zu verwenden, sodann sind die Monatslisten Formular 1027 in Benützung zu nehmen.

Auf Seite 17 ist unter d — Fahrscheinbücher — zu bemerken, daß von den Fahrscheinbüchern ohne bestimmten Vordruck mehrere auf einer Seite vorgetragen werden können.

Auf Seite 20, Zeile 12 von oben muß es heißen: „Formular 1616/19."

Auf derselben Seite ist nach dem 3. Absatze ein † beizufügen und am Fuße der Seite zu bemerken: „Siehe auch Seite 194 des E. B. I."

Auf Seite 27 ist nach der 2. Zeile von oben einzuschalten: „Gemäß D. B. 112 1895 sind vom 1. Oktober 1895 an jene Frachtgutkarten, mit welchen eilgutmäßig zu befördernde Frachtgüter nach München C und Nürnberg C abgefertigt werden, gesondert zu numeriren."

Auf der gleichen Seite und folgende ist das Wort „Eisenbahndirektionsbezirk" in „Eisenbahndirektions- u. Controlbezirk" bezw. „Controlbezirk" allein zu ändern.

Auf Seite 31 ist Zeile 4 von unten nach dem Worte „von" „bayerischen" einzuschalten.

Auf Seite 32 ist zu Ziff. II zu bemerken: Für die Stationen der Bregthalbahn, der Kaiserstuhlbahn, sowie die Station Viernheim der Mannheim—Weinheim—Heidelberg—Mannheim-Bahn sind eigene Zusammenstellungen anzulegen.

Auf Seite 33 Ziff. III muß es heißen: (Vom 1. Jan. 1896).

Nach dem Worte „Eisenbahndirektionsbezirk" ist zu setzen: „Berlin".

Zu streichen sind die Vorträge: 1. Erfurt, 2. Altona, 3. Bromberg, 4. Magdeburg, dementsprechend ist unten zum Ausdruck zu bringen, daß nur mehr eine Zusammenstellung erforderlich ist.

Auf Seite 34 ist Ziffer IV (Ziffer 1—8) bis zu dem Worte: „Zusammenstellung" zu streichen und dafür zu setzen: IV. Thüringisch-Hessisch-Bayer. Verband. Vom 1. Januar 1896. Zu diesem gehören: 1. Die Stationen der Direktionsbezirke Cassel und Erfurt, 2. der Arnstadt—Ichtershausener-, 3. der Eisenberg—Crossener-, 4. der Hohenebra—Ebelebener-, 5. der Ilmenau—Großbreitenbacher-, 6. der Ruhlaer-, 7. der Weimar—Berka—Blankenhainer-Eisenbahn.

In dem verbleibenden Text ist die Ueberschrift: „Thüringisch-Bayerischer Verband" in „Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verband" zu ergänzen und anstatt „Verkehr mit der Saalbahn", „Verkehr mit der Ruhlaer Bahn" zu setzen.

Auf Seite 37 Ziffer VIII ist anzufügen: Bezüglich der Anfertigung von getrennten Zusammenstellungen im Magdeb.-Bayr. Verkehr siehe Nachtrag IV zum M. B. G. T. vom 1. IV. 95 (Seite 5—7). Ferner wird bemerkt, daß die im vorbezeichneten Nachtrage aufgeführten Stationen der K. E. D. Cassel durch Nachtrag VI vom 1 XII. 95 im M. B. G. T. gestrichen und in den Thür. Hess.-Bayr Verkehr aufgenommen sind. Gleichzeitig wird noch darauf hingewiesen, daß die im Nachtrag IV vom 1. IV. 95 des E. D. B. Berlin und Hannover mit Erscheinen der in Aussicht stehenden neuen Tarife für die bezüglichen Bezirke und Controllbezirke zu rapportiren sind.

Auf Seite 37 ist der letzte Abs. Ziff. 1—6 zu streichen. Auf Seite 38 ist der vorletzte Abs zu Ziff. VIII zu streichen. Getrennte Zusammenstellungen sind derzeitig im Mgd.-b. Verkehr anzufertigen: 1. Für die Stationen des Controlbezirks, Berlin, 2. für die Stationen des Controlbezirks Erfurt, 3. für die Stationen des Controlbezirks Hannover, 4. für die Stationen des Controlbezirks Magdeburg, 5. für die Stationen der braunschweigischen Landesbahn, 6. für die Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn, 7. für die Stationen der Neuhaldensleber Bahn, 8. für die Stationen der Stendal-Tangermünder Bahn, 9. für die Stationen der Osterwieck-Wasserlebener Bahn.

Auf Seite 39 Ziff. IX ist die 2. Zeile (Tarifheft Nr. 1 vom 1. VIII. 1893 — K. E. D. Hannover —) zu streichen und zu bemerken: „Aufgehoben durch den Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Tarif vom 1. Jan. 1896.“ (Weitere Aenderungen stehen mit Einführung der zu erwartenden Tarife in Aussicht.) Wegen der derzeitigen Rapportirung im hannov.-bayer. Güterverkehr siehe die T. A. Nr. 12 vom 27. III. und Nr. 14 vom 10. IV. 1895.)

Auf Seite 41 Ziffer XI — 2. Zeile von oben — ist der Vortrag: „Theil II Heft 5 vom 1. Jan. 1891“ zu streichen und dafür zu setzen: „Theil II Tarifheft 5 des süddeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Jan. 1891.“

Auf Seite 42 ist am Schlusse der Ziffer XII a beizufügen: „Der Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Cassel und Erfurt wurde dem Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Verbande einverleibt.“

Auf Seite 43 Ziff. XIV ist dem Abs. 3 von unten nach dem Worte „Altmünsterol“ beizufügen „u. Fentsch Grenze“. Die im Verkehre mit den Stationen Hostenbach und Spittel abgefertigten Kohlensendungen, die bisher im Saarbrücken-bayer. Kohlenverkehr zu rapportiren waren, sind seit 1. Juli 1895 im Reichsbahn-bayer. Verkehre zu verrechnen.

Auf derselben Seite Ziff. XV ist als lit. f einzufügen: „Niederländische Staatsbahn (Station Elten)“. Buchstabe f ist in g und g in h umzuwandeln. Unter g ist vor der Station Birten die Station Asperden einzuschalten.

Auf Seite 44 ist lit. h in i umzuändern; der Vortrag hiezu hat zu lauten: Controlbezirk Köln; weiter ist anzufügen: k) Controlbezirk Frankfurt a. M., l) Controlbezirk Hannover.

Seite 48 Ziffer XIX ist am Schlusse der Ziffer 1 einzuschalten: „Heft 1 ist bezüglich des Verkehrs mit der Station Wolfsgefährt durch den Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. I. 1896 aufgehoben.“

Seite 49 ist Ziffer XX zu streichen und zu bemerken: „Vom Rechnungsmonat Dezember 1895 ab ist der Verkehr der Stationen der verstaatlichten Werrabahn in jeder Beziehung wie der Verkehr der übrigen Stationen des Controlbezirkes Erfurt nachzuweisen und zu verrechnen.“

Auf Seite 50 ist unter XXII Ziff. 2 zu streichen. Nach Ziff. 4 daselbst ist einzufügen: Die Stationen der Lokalbahn Asch-Roßbach, sowie der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Der Ziff. 8 ist anzufügen: „sowie der Bozen-Meraner Bahn“.

Seite 51 und 52 ist Text zu Ziffer XXIII zu streichen und dafür zu setzen: Siehe D. B. 96 vom 8. VIII. 95.

Auf Seite 64 ist Zeile 13 von oben nach Luzern „Winterthur“ einzuschalten.

Seite 65 muß es in der letzten Zeile heißen: „Vom 1. Jan. 1896.“

Auf Seite 67 ist der Vortrag: „Der auf Seite 148 und 149 der Verzeichnisse zur Güterbewegungsstatistik — III. Auflage vom August 1889 —“ zu streichen und dafür zu setzen: „Der auf Seite 112 und 113 der Verzeichnisse zur Güterbewegungsstatistik — IV. Auflage vom November 1894“; desgleichen muß es in der 4. Zeile von unten heißen: „IV. Auflage vom November 1894“ und in der 3. Zeile von unten (s. Z. 1–2) maßgebend.

Nach dem Abs. 2 auf Seite 68 ist einzuschalten: „Fehlanzeigen über Güterversand oder -Empfang sind lediglich in dem zur Einsendung gelangenden Gewichtsauszuge vorzumerken.“

Seite 70 ist Zeile 9 von unten statt „Regie und Billetenbureau“ zu setzen: „Materialdepot“, ebenso in der letzten Zeile dieser Seite.

Auf Seite 80 ist nach dem 8. Absatze einzuschalten: „Nach Ziff. IV. Abs 6 des Nebengebührentarifs zu Tarifheft C sind für Verladen von Holztransporten, welche Hölzer von mehr als 500 kg Einzelgewicht in sich fassen oder welche ihrer Länge halber mehr als einen Wagen beanspruchen, pro 100 kg 6 Pf., pro Wagen 6 M., pro Doppelwagen 12 M. zu erheben. Inhaltlich

G. D. E. Nr. 25301 vom 16. März 1895 haben die beiden letzteren Taxen als Höchstbeträge zu gelten, welche für die Verladung solcher Transporte zu erheben sind, auch wenn das Ladegewicht der Wagen 10000 kg übersteigt."

Auf Seite 88 ist zu dem Berechnungsbeispiel über Ladegebühren-Remuneration folgende allgemeine Bemerkung anzubringen: „Mit Bezug auf die ab 1. Jan. 1896 in Kraft getretenen neuen Vorschriften über die Behandlung der Zahlungsanweisungen und der Taglohnlisten ist zu erwähnen, daß die Remunerationen aus Ladegebühren im Allgemeinen wie bisher behandelt werden und daß auch das seitherige Formular Nr. 257 beibehalten wird; eine Aenderung ist nur insoferne eingetreten, als überall da, wo statusmäßiges und Taglohnpersonal zusammen betheiligt ist, nunmehr zwei getrennte Berechnungen aufzustellen sind. Die Signirgebühren sind gemäß D. B. 35/1896 nunmehr ebenfalls auf Formular 257 vorzutragen und bescheinigen zu lassen. Siehe auch Seite 195. E. B. I.

Der Rechnungstitel lautet nunmehr: Cap. 1 § 2 Tit. 2 für das statusmäßige Personal und Cap. 2 § 2 Tit. 1 und 2 für das Taglohnpersonal. Die Ausscheidung nach Titel 1 und Titel 2 richtet sich nach der Verrechnung der Taglöhne. (Siehe Seite 69 Abs. 9.)

(Anhang zum Kapitel: „Praktischer Kassa- und Rechnungsdienst.")

Schema zur Eisenbahnbetriebsrechnung.

Kap.	§	Tit.	Ausgaben
			Persönliche Ausgaben.
1			Besoldungen der Beamten und Bediensteten.
	1		Pragmatische Beamte:
		1	Ständige Gehalte.
		2	Nebenbezüge.
		3	Gehaltszulagen.
	2		Nichtpragmatische Beamte und Bedienstete:
		1	Ständige Gehalte.
		2	Nebenbezüge.
		3	Gehaltszulagen.
2			Diätarische Besoldungen, Tag- und Akkordlöhne.
	1		Diätarische Besoldungen:
		1	Ständige im administrativen und technischen Dienste verwendete Diätare.
		2	Dienstaushilfen durch diätarisch besoldetes Personal.
	2		Tag- und Akkordlöhne ausschl. jener der Bahnunterhaltungs- und Werkstättearbeiter:
		1	Hilfsbedienstete.
		2	Ständig nothwendige Arbeiter.
		3	Dienstaushilfen durch Taglohnpersonal.
3			Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge.
		1	Kommissionsdiäten, Reisekosten, Kommandogelder.
		2	Umzugskosten.
		3	Fahr-, Stunden- und Nachtgelder.
		4	Prämien für Materialersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen.
		5	Verlustentschädigungen für Kassenführer.
		6	Außerordentliche Remunerationen.

Kap.	§	Tit.	Ausgaben
4			Für Wohlfahrtszwecke.
	1		Kosten für den bahnärztlichen Dienst
	2		Zuschüsse zu Badekuren für erkrankte Beamte und Bedienstete.
	4		Zuschüsse zu Krankenkassen.
	5		Zuschüsse zur Arbeiter-Pensionskasse der Staatseisenbahnverwaltung:
		1	Abtheilung A.
		2	Abtheilung B.
	6		Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze:
		1	Unfallrenten und Krankengeldbeiträge.
		2	Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung.
	7		Ascendentenrenten, Heilungskosten und Sterbegelder auf Grund der Unfallfürsorgeverordnungen.
	8		Besondere Verwaltungskosten auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes, sowie der Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetze.
	9		Unterstützungen an pragm. Beamte und deren Hinterbliebene.
			Sächliche Ausgaben.
5			Für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie für Beschaffung von Betriebsmaterialien.
	1		Unterhaltung und Ergänzung von Inventarien.
	2		Beschaffung der Betriebsmaterialien;
		1	Drucksachen, Schreib- und Zeichnungsmaterialien.
		2	Kohlen, Kokes und Brikets.
		3	Sonstige Betriebsmaterialien.
	3		Bezug von Wasser, Gas und elektrischem Strom aus fremden Werken.
6			Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.
			a. Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und kleiner Ergänzungen.
	1		Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter.
	2		Beschaffung der Oberbau- und Baumaterialien:
		1	Schienen.
		2	Kleineisenzeug.
		3	Weichen.
		4	Schwellen.
		5	Sonstige Oberbau- und Baumaterialien.
	3		Sonstige Ausgaben.
			b. Kosten erheblicher Ergänzungen.
7			Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen.
	1		Löhne der Werkstättearbeiter.
	2		Beschaffung der Werkstättematerialien.
	3		Sonstige Ausgaben.
	4		Beschaffung ganzer Fahrzeuge:
		1	Lokomotiven.
		2	Personenwagen.
		3	Gepäck- und Güterwagen.

Kap.	§	Tit.	Ausgaben
8			Für Benützung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten.
	1		Vergütung für gepachtete Bahnstrecken.
	2		Vergütung für Mitbenützung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie für Dienstleistungen von Beamten fremder Eisenbahnen oder Besitzer von Anschlußgeleisen.
	3		Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke oder in gemeinsamen Verkehren durch fremde Eisenbahnverwaltungen.
	4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen.
9			Für Benützung fremder Betriebsmittel.
	1		Miethe und Leihgeld für Lokomotiven.
	2		Miethe und Leihgeld für Wagen.
10			Verschiedene Ausgaben.
	1		Entschädigung auf Grund der Haftpflichtgesetze:
		1	Einmalige Abfindungen.
		2	Fortlaufende Zahlungen.
		3	Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung.
	2		Ersatzleistungen, insbesondere:
		1	Für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter Emballagen, sowie für Lieferfristüberschreitungen.
		2	Sonstige Entschädigungen und Ersatzleistungen.
	3		Entschädigung für Benützung fremder Grundstücke, Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen.
	4		Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten.
	5		Feuer- und andere Versicherungsbeiträge.
	6		Porto, Gebührenbeträge und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen, dann Gerichtskosten und Kosten für Bekanntmachungen.
	7		Sonstige unvorhergesehene Ausgaben.

Schema

zur

Rechnung der k. Eisenbahncentralkasse

über

Pensionen und Sustentationen der Staatsdiener und Staatsbediensteten sowie der Hinterbliebenen derselben.

Ausgaben.

Kap. I. Pensionen und Sustentationen der Staatsdiener u. Staatsbediensteten.

A. Eisenbahn-Verwaltung.

§ 1. Pensionen der pragmatischen Beamten.
§ 2. Pensionen und Sustentationen der nicht pragm. Beamten und Bediensteten.
§ 3. Pensions- und Sustentationszulagen.

Kap. II. Pensionen und Sustentationen der Hinterbliebenen der Staatsdiener und Staatsbediensteten.

A. Eisenbahn-Verwaltung.

§ 1. Pensionen der Hinterbliebenen von pragmatischen Beamten.
§ 2. Pensionen und Sustentationen der Hinterbliebenen von nicht pragmatischen Beamten und Bediensteten.
§ 3. Pensions- und Sustentationszulagen.

Kap. III. Sonstige Ausgaben.

Lit. A. Eisenbahnverwaltung.

Auf Seite 93 sind im letzten Absatz unten die Worte: „Militärpensions-Quittungsbuch mit Schema I, eventuell Fehlanzeige hiefür" zu streichen."

Auf Seite 94 ist Ziffer 3 zu streichen und dafür zu setzen: „ist der Neueintretende im Besitze eines Militärpensions-Quittungsbuches, so ist dasselbe laut G. D. E. Nr. 38169 v. 11. Juni 1895 ohne jeden Eintrag bis zu dem vom O. V. A. gesetzten Termine monatlich an letzteres zur Einsendung zu bringen.

Auf derselben Seite sind in der Fußnote Abs. 3 die letzten 3 Zeilen zu streichen; an deren Stelle ist zu setzen: „die Rubriken über die militärischen Verhältnisse an der Hand der Militärpapiere genauest ausgefüllt werden."

Im nächsten Absatze muß es heißen: „Selbstverständlich haben diese Angaben" statt „hat diese Angabe."

Auf Seite 95 sind aus dem Berichte die Worte: „nebst Fehlanzeigen über den Besitz eines Militärpensionsquittungsbuches (bezw. das Quittungsbuch selbst und Schema I)" zu streichen.

Seite 98, Zeile 10 von oben, ist dem Worte „Qualifikationsliste" ein * beizusetzen und am Fuße zu bemerken: „Siehe auch Seite 195 E. B. I."

Auf Seite 107 ist nach dem 1. Absatze von oben einzuschalten: (Ein Personalbogen wird bei der Expedition geführt, zu diesem wäre auch Bescheinigung über Eröffnung der G. D. E. Nr. 21129 v. 10. März 1895 zu nehmen.

Nach dem Absatze 2 auf Seite 108 ist ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: „Siehe auch Seite 197 E. B. I."

Auf Seite 111 sind in Ziffer II zweitletzte Zeile die Worte: „zur Hälfte" zu streichen.

Auf Seite 116 ist vor dem ersten Absatze ein Einschaltungszeichen anzubringen und am Fuße der Seite zu bemerken: „Siehe Seite 197 des E. B. I".

Auf Seite 123 ist der in Klammern stehende Absatz 2 der Ziffer a zu streichen und dafür zu setzen: (Vergl. § 3 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 / 10. April 1892).

Auf derselben Seite ist im Absatz 2 von unten, zweitletzte Zeile, nach der Jahreszahl 1885 das Wort „nicht" einzuschalten und am Schlusse dieses Absatzes beizufügen: (Vergl. nunmehr § 3 des Gesetzes vom 15. Juni 1883 / 10. April 1892).

Im letzten Absatz dieser Seite — 4. und 5. Zeile von unten — ist der Vortrag „§ 15 Abs. 2 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885" zu streichen.

Nach dem Absatze 1 Seite 124 ist einzuschalten: „und ist bei Einsendung der Krankenmeldung diesbezüglicher Antrag zu stellen".

Auf derselben Seite hat Abs. 2 der Ziffer VI zu lauten: „Dagegen sind *dieselben* gegen Unfall versichert".

Am Schlusse des Absatzes 5 der Ziffer VI muß es heißen: „cf. § 6 und 7 des Kranken-Versicherungsgesetzes (§ 5 Abs 10 des Unfallversicherungsgesetzes) bezw. §§ 5, 3 des Unfallversicherungsgesetzes".

Der letzte Absatz der Ziffer VI ist vollständig zu streichen und an dessen Stelle ein Hinweis auf Seite 197 des E. B. I. anzufügen.

Auf derselben und der folgenden Seite ist der Vortrag zu Ziffer VII Verehelichung der Militäranwärter zu streichen und dafür zu setzen: „Verehelichungsgesuche von Militäranwärtern und vorzugsberechtigten Gendarmen sind nunmehr nach den allgemeinen Bestimmungen über die Verehelichung des nichtpragmatischen Personals der k. b. Verkehrsanstalten (V. u. Anz.-Blatt Nr. 34 v. J. 1895 Seite 291) zu behandeln".

Auf Seite 127 ist der letzte Satz des 1. Abs. zu streichen und an dessen Stelle einzuschalten: „Hievon ist jedoch, ebenso wie bei einem unfreiwilligen Ausscheiden aus der Stelle im Civilversorgungsschein Vormerkung zu machen, bevor dessen Rückgabe erfolgt. (Siehe auch G. D. E. Nr. 132416 vom 15. XII. 1895)."

Im 2. Absatz dieser Seite ist der 2. Satz „Erfolgt das Ausscheiden ꝛc." zu streichen.

Ziffer B derselben Seite Abs. 2 ist nach dem Worte „Militärpässe" einzuschalten: „oder in neuerer Zeit durch gesonderte Bestätigungen — sogenannte Civildienstvormerkungsscheine".

An derselben Stelle ist beizufügen: (Siehe G. D. E. Nr. 132416 v. 15. XII. 1895).

Auf derselben Seite ist dem Abs. 4 — von unten — ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: „Siehe Seite 198 E. B. I."

Auf Seite 128 ist nach dem 1. Absatze einzuschalten: „Hinsichtlich der Behandlung des sogenannten Civildienstvormerkungsscheines beim freiwilligen oder unfreiwilligen Ausscheiden eines vorzugsberechtigten Gendarmen aus dem Eisenbahndienste hat das gleiche Verfahren Anwendung zu finden wie bei den Militäranwärtern (Siehe Seite 127 Abs. 1, bezw. G. D. E. Nr. 132416 v. 15. Dez. 1895)."

Nach dem ersten Satze des letzten Abs. der Seite 128 ist einzuschalten: „Nur hat nach G. D. E. Nr. 108101 vom 25. Nov. 1895 die Bestimmung über die für Civilanwärter festgesetzte Altersgrenze von 36 Jahren behufs statusmäßiger Anstellung für vorzugsberechtigte Gendarmen mit dem Abmaße zu gelten, daß die Anstellung nicht zu versagen ist, wenn der betreffende Gendarmerie-Angehörige noch vor Ueberschreitung des 36. Lebensjahres zu der vorgeschriebenen, vorbereitenden Dienstleistung hat einberufen werden können."

Auf Seite 151 ist dem vorletzten Satze von unten ein * beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: „Siehe auch Seite 198 des E. B. I."

Auf Seite 153 ist nach Ziffer 2 einzuschalten: „Talglichter werden für die Folge nicht mehr abgegeben. Zum Ersatze hiefür wurden die Bedarfsmengen an Stearinkerzen entsprechend erhöht. Eine Abgabe von Stearinkerzen zu Bureauzwecken unterbleibt indessen nach wie vor. (G. D. E. Nr. 111631 vom 19. X. 1894.)"

Auf Seite 156 ist auf den neuen, nach der mitteleuropäischen Zeit erstellten Beleuchtungskalender hinzuweisen, nach welchem der Beginn der Beleuchtung sowie auch die Beendigung derselben um je 15 Minuten später erfolgt.

Zu Seite 161 Abs. 3 ist zu bemerken: Durch Einführung der neuen Wirthschaftsordnung werden bezüglich der Ausführung von Reparaturen

insoferne Aenderungen eintreten, als die Meldungen über reparaturbedürftige Inventargegenstände für den Stations- und allgemeinen Verwaltungsdienst in der Folge dem zuständigen Staatsbahningenieur zugeleitet werden. Zunächst sind die von den einzelnen k. Oberbahnämtern diesbezüglich getroffenen Anordnungen maßgebend.

Seite 164 ist durchgehends statt Zahlungsberechnung „Kostenberechnung" und statt Handwerksmann „Handwerksmeister" zu setzen. Im 4. Abs. hat der 1. Satz zu lauten: Solche Kostenberechnungen sind von 20 M. an gebührenpflichtig. Abs. 5 lautet nunmehr: „Im Laufe des Monats Dezember eines jeden Jahres ist ein gründlicher Sturz des Mobiliarinventars durch die Vorstände sämmtlicher Stationen vorzunehmen."

Seite 165 sind im 1. Abs. des Textes die Worte: „Gemäß Ziff. 19 des gedruckten Ausschreibens vom 30. Dezember 1884 Nr. 76665 vorgeschriebenen" zu streichen.

Auf Seite 168 sind die Vorträge: „Längenverzeichnis der k. b. Staatseisenbahnen unter Zugrundelegung der Angaben des General-Kilometerzeigers v. J. 1888" und „Allgem Kilometerzeiger der k. b. Staatseisenbahnen nebst Instradirungstabelle giltig v. J. 1883 nebst Nachträgen" zu streichen; dagegen ist auf der gleichen Seite nachzutragen: „Kilometerzeiger für die k. b. Staatseisenbahnen (für sämtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) vom 1. April 1895. Leitungsvorschriften zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895." Ferner: „Verzeichniß der Bahnlängen von Station zu Station im Bereiche der k. b. Staatseisenbahnen vom 1. November 1893."

Desgleichen im Bereiche der k. b. Lokalbahnen vom 1. April 1895.

Nach Absatz 10 auf Seite 170 ist einzuschalten: „Verzeichnis der Rampen in den Haupt- und Vizinalbahnstationen der k. b. Staatseisenbahnen"; sodann „Verzeichnis der Rampen der Lokalbahnstationen der k. b. Staatseisenbahnen".

Sodann ist am Schlusse dieses Vortrages ein * beizufügen und am Fuße der Seite zu bemerken: „Siehe auch Seite 199 des E. B. I."

Auf Seite 171 ist unter B i Abs. 3 an Stelle des Vortrags vom J. 1892 zu setzen „vom November 1894."

Absatz 6 ist an Stelle des Vortrags: „ausgegeben im Januar 1891" zu setzen: „vom März 1894"; im letzten Absatz ist an Stelle des Vortrags: „ausgegeben im Dezember 1893" zu setzen: „ausgegeben im August 1895." Nachzutragen ist: „Preisverzeichnis für Wiederherstellung fremder Wagen (Anlage V zu dem Uebereinkommen, betreff. die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen).

Nach Absatz 6 auf Seite 172 ist einzuschalten: „Vorschriften über das Reinigen der Personen-, Gepäck- und Postwagen."

Auf derselben Seite ist nach dem 2. Absatze von unten einzuschalten: „Zusammenstellung von Mustern der zur Ausgabe kommenden zahlbaren Fahrtausweise v. J. 1895.

Auf gleicher Seite Abs. 11 muß es nunmehr heißen: „Ausgegeben im Mai 1895."

Auf Seite 173 sind die Ausgabedaten verschiedener Instruktionen zu ändern und zwar hat es Abs. 3 zu heißen: „Giltig vom 1. April 1895", Abs. 8: „Giltig vom 1. April 1895", Abs. 9: „Giltig vom 1. April 1895", Abs. 11: „Giltig vom 1. April 1894".

Abs. 6 ist statt Kundmachung 19, Kundmachung 14 zu setzen.

Auf Seite 174 Abs. 8 hat es zu heißen: „Giltig vom 1. April 1895", auf derselben Seite ist der 3. Abs. von unten zu streichen und statt Kundmachung 26 — Abs. 2 von unten — Kundmachung 18 zu setzen.

Auf Seite 175 ist unter Bp bei Kundmachung 11 zu setzen: „Ausgegeben im Jahre 1895 und in Klammern beizufügen: „Liegt nur bei größeren Stationen auf.“

Seite 176 sind unter D die Absätze 2, 3, 4, 5 und 6 (die Rechnungsaufnahme . . . . . Kassaschlüsselduplikate) zu streichen, dafür ist zu setzen: Für Bahnämter und ev. für Güterexpeditionen:

Vorschriften für die Behandlung der Zahlungseinweisungen und der Taglohnlisten vom 19. Dezember 1895.

Vorschriften über die Wirthschaftsführung bei dem Betriebe der k. k. Staatseisenbahnen (Wirthschaftsordnung) vom 23. XII. 1895.

Vorschriften über die Verbuchung der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbetriebes (Buchungsordnung) vom 23. XII. 1895.

Alphabetisches Register über die Verbuchung der bei dem Betrieb der k. k. Staatseisenbahnen anfallenden Einnahmen und Ausgaben nach der Buchungsordnung vom 23. XII. 1895.

Auf Seite 178 ist nach dem Worte „Wagenstandgeldverzeichnis“ — Zeile 18 von oben — einzuschalten: „Bei jeder Station darf nur je ein Wagenstandgeldverzeichnis für eigene und fremde Wagen aufliegen Die Abgabe der Wagenstandgeldverzeichnisse an die Stationen erfolgt seitens der Oberbahnämter und zwar darf die Abgabe eines solchen Verzeichnisses erst dann erfolgen, wenn der Aufbrauch des vorliegenden in nächster Aussicht steht. Die verbrauchten Wagenstandgeldverzeichnisse sind an das vorgesetzte Oberbahnamt einzusenden. G. D. E. Nr. 99602 v. 24. September 1895.“

Auf derselben Seite hat es am Schlusse des 2. Abs. zu heißen: „Ausgegeben im Oktober 1895.“

Auf Seite 179 ist statt „Strafkarten“ — Zeile 10 von oben — „Zusatzkarten“ zu setzen.

Auf derselben Seite ist anzufügen „Zusammenstellung der Conti über Güterannahme“ und Frankaturvorschußbuch.“

Auf Seite 180 ist nach der 3. Zeile einzuschalten: „Verzeichnis über die bei einer Expedition hinsichtlich der Güteravisirung und Güterzustellung abgegebenen Erklärungen und Vollmachten. (§ 49 der Allgem. Abf. Vorschr.) Ferner: „Verzeichnis über die Aussteller von Allgemeinen Erklärungen (§ 24 Ziff. 8/VI² der Allgem. Abf. Vorschr.)“

Ferner ist für „Avisogebühren“ — Zeile 12 von oben — „Benachrichtigungsgebühren“ zu setzen.

Auf Seite 183 ist unten anzufügen: „Ermächtigungsscheine für Rückbeladung fremder Wagen.“ Erklärungen (Reverse) sind 2 Jahre vom Tage der Ausstellung an, die allgemeinen Erklärungen (Generalreverse) 2 Jahre vom Tage der letzten, auf denselben vorgenommenen Abfertigung an aufzubewahren.

Der Ziffer 15 auf Seite 186 ist beizufügen: „Die den angehefteten Billeten-Preisverzeichnissen aufgedruckten Bemerkungen ausnahmlich jener über die Abgabe von Blankokarten und über das Bereithalten des abgezählten Fahrgeldes sind zu durchstreichen. D. B. 89/1892.

Auf Seite 187 ist nach Ziffer 36 ein † zu setzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: „Siehe auch Seite 200 E. B. I.“

Auf Seite 189 ist unter Ziffer 10 „Blankofahrkarten“ beizusetzen: „Vergriffen, wird nicht mehr aufgelegt.“

Seite 190, Zeile 2 von oben, ist ein * beizusetzen und unten zu bemerken: „Siehe Seite 201 E. B. I.“

Auf derselben Seite ist Ziffer 31 zu streichen, die folgenden Nummern sind entsprechend zu ändern.

Auf Seite 204 ist in der 17. Zeile von unten statt 1894 zu setzen: 1896.

Zeile 9 von unten ist nach den Worten „Gewichtsermittlung wurde" einzuschalten: „im Frachtbriefe."

Auf Seite 206 hat der 2. Absatz von oben zu lauten:

a) bei den deutschen Wagen die angeschriebene Tragfähigkeitsziffer,

b) bei denjenigen außerdeutschen Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende, dem Ladegewicht der deutschen Wagen entsprechende Anschrift tragen, das angeschriebene Gewicht um mehr als 5% überschreitet."

Auf derselben Seite ist nach dem Absatze 4 von oben anzufügen: „Die weitere Ausführung des vorliegenden Beispiels siehe E. B. I Seite 201—205."

Auf Seite 207 ist der Text bis auf die Fußnote zu streichen.

Die Seiten 208, 209 und 210 sind vollständig zu streichen.

Ebenso ist Anlage III — Seite 214 — zu streichen.

Auf Seite 212 ist am Fuße zu bemerken; „Wegen Rücksendung der durch Beschädigung von den Wagen getrennten Bestandteile an die Heimatbahn s. E. B. I Seite 205."

Auf Seite 216 ist am Fuße zu bemerken: „Pfändungen und Beschlagnahmen von Gütern siehe E. B. I Seite 206."

Auf Seite 235, Zeile 13 von unten, ist dem Worte „Rettungswagen" ein * beizusetzen und am Fuße dieser Seite zu bemerken: „Siehe Seite 207 E. B. I."

Auf Seite 240 ist Ziffer 8 zu streichen und dafür zu setzen: „Neue Fassung der Ziff. 8 siehe D. B. 33/1896, abgedruckt auf Seite 208. E. B. I.

Auf Seite 241 ist D. B. 120/1890 und auf Seite 242/243 D. B. 36/1892 zu streichen.

Auf Seite 242 ist der 7. Zeile von unten beizufügen: „Siehe auch § 44 der Allgem. Abf. Vorschr."

Auf Seite 244 ist nach dem 4. Absatze auf Seite 208 der E. B. I. zu verweisen.

Auf Seite 256 ist nach dem Worte „achten", Zeile 6 von unten, einzuschalten: „Insbesondere ist auch darauf zu sehen, daß die Bedürfnisanstalten sich in reinem Zustande befinden." Dieser Einschaltung ist ein * beizufügen und unten am Fuße der Seite zu bemerken: „Siehe auch Seite 209 E. B. I.

Auf Seite 257 ist dem 4. Absatze ein * beizusetzen und am Fuße zu bemerken: „Siehe Seite 210 E. B. I."

Auf derselben Seite ist dem 2. Absatze von unten ein † beizusetzen und am Fuße der Seite zu bemerken: „Siehe Seite 211 des E. B. I."

Auf Seite 272 ist zu der Ueberschrift: „Umladen eines unter Zollverschluß stehenden Wagens" zu bemerken: „Dieses Verfahren hat sich durch die Verpflichtung von Expeditionsbeamten auf das Zollinteresse etwas geändert. Näheres hierüber siehe E. B. I. Seite 141—148.

Auf Seite 277 ist nach dem 2. Abs. einzuschalten: „Beim Unterbleiben der nur für gutes Wetter vorgesehenen Sonntagszüge sind von der Zugsendstation Fehlanzeigen zu fertigen und einzusenden."

Seite 279 ist als Ziff. 1a einzuschalten:

1a) Die Hundebeförderungsscheine und Karten. Auf den Zugsendstationen sind die von den Zugführern eingelieferten Hundebeförderungsscheine und Karten während des ganzen Monats zu sammeln, in der für die Gepäckscheine und Karten vorgeschriebenen Weise zu ordnen und am 7. des folgenden Monats an die Verkehrskontrole ohne Bericht einzusenden.

Seite 283 ist unter Ziff. 5 ein Druckfehler zu berichtigen und zwar ist in Zeile 4 das Wort Frachtrechnungsbelege in „Fracht" und „Rechnungsbelege" zu zerlegen, und demgemäß nach Fracht ein Punkt zu setzen. Ziff. 8 ist dem 2. Abs. beizufügen: „Die von Zahlstellen geleisteten Lohnabschlagszahlungen sind vorschriftsmäßig zu verbuchen und erst mit den nach Umfluß des Monats zur Zahlung gelangenden Monatslisten, in welchen die geleisteten Abschlagszahlungen wieder in Abzug gebracht werden, der zuständigen Ober-

bahnamtskasse statt Baargeld aufzurechnen. Das Wort Lohnlisten ist in diesem Absatz zu streichen."

Auf Seite 284 sind die Abs. 3, 4 und 5 von oben zu streichen, dafür ist einzuschalten: „Unter Berücksichtigung der neuen Rechnungsbestimmungen ist hier zu erwähnen, daß vorerst gesonderte Beitragslisten über die von den Taglohnbediensteten und Arbeitern zur Betriebskrankenkasse und zur Arbeiterpensionskasse zu leistenden Beiträge nicht entbehrt werden können. Es sind deshalb solche Listen auch fernerhin zu erstellen."

Nach Aufbrauch des Formulars 112 ist zu den erwähnten Listen das Monatslistenformular zu verwenden und sind demnach die Beitragslisten in der Form von Abschriften der Monatslisten mit Ausnahme der in den Spalten: „Abschlagszahlungen, Summe, und bleibt zu zahlen" enthaltenen Vorträge zu erstellen."

Der Fußnote ** auf Seite 285 ist beizufügen: „Fortsetzung siehe Seite 212 E. B. I."

Seite 286 ist zu Ziffer 16 zu bemerken: Im O. B. A. Bezirk München wurde angeordnet, daß in Zukunft die Gehaltsvorrückungsverzeichnisse für das nichtpragmatische statusmäßige Personal der Cat. B bis einschl. D II nicht mehr am 1. des 2. Monats jeden Quartals, sondern jedes Jahr am 1. Oktober für das darauffolgende ganze Jahr in Vorlage zu bringen sind. Für das pragm. Personal bleibt es bei dem seitherigen Termine.

Auf Seite 287 ist der Ziff. 17 beizufügen: Hinsichtlich der Fahrkartenbestellung sind mit D. B. 14/1896 anderweitige Bestimmungen bekannt gegeben worden, welche auf Seite 212 des E. B. I. abgedruckt sind. Die Ausführungen unter Ziff. 17 wären entsprechend richtig zu stellen.

Auf Seite 288 — Zeile 14 von unten — ist dem Worte „bestellt" ein * beizufügen und am Fuße zu bemerken: „Zur Fernhaltung von Mißständen ist in den Bedarfslisten über Arbeiterrückfahrkarten jeweils in deutlicher Weise zum Ausdrucke zu bringen, welche Station als Wohnort oder Arbeitsort aufzufassen ist. Italienische Rundreisehefte, die auf bayerischen Stationen zum Verkaufe aufliegen, sind halbjährig am 1. Juni und 1. Dezember zu bestellen."

Auf Seite 289 ist am Schlusse der Ziffer 21 — Dienstpapierbestellung — beizufügen: „Von den Oberbahnämtern sind die Bestellungen laut Dienstbefehl 104/1895 nunmehr direkt beim Materialdepot zu bethätigen. Mit diesem Dienstbefehl wurde auch das Verbot, wornach das Materialdepot zur Führung von Correspondenzen nicht berechtigt ist, zurückgezogen." (Wegen Bestellung von Dienstpapieren siehe auch D. B. 38/1896.)

Auf Seite 291 ist als Ziffer 29a einzuschalten: „Die Prüfung der tragbaren Morseschreibapparate muß mindestens vierteljährlich einmal vorgenommen werden und zwar so, daß der Apparat in einer beliebigen Läutebude einzuschalten ist, nachdem es sich hiebei nicht um die Prüfung der Läutebuden, sondern um die der Portativapparate handelt. Die übrigen Läutwerksproben sind nur mehr gelegentlich der gewöhnlichen Dienstreisen der Mechaniker vorzunehmen. Ueber die vorgenommenen Prüfungen ist ein Verzeichnis zu führen. O. B. A. München Nr. 88858 vom 7. Novbr. 1894."

Auf gleicher Seite ist zur Ziffer 30 „Periodische Wagenzählungen" zu bemerken: „Gemäß G. D. E. Nr. 75701 vom 29. VII. 1895 haben von nun an die Wagenzählungen jährlich nur einmal und zwar abwechselnd im Frühjahr und Herbste stattzufinden. Demnach ist die nächste Wagenzählung am 1. Montag im April 1896, die darauffolgende am letzten Mittwoch im Monat Oktober 1897 u. s. w. jedesmal um 2 Uhr vorzunehmen.

Auf derselben Seite ist als Ziffer 33a einzuschalten:

Sämtliche Stationen, an welchen Fahrpersonal stationirt ist, haben die ordnungsmäßig belegten Fahrgeldliquidationen bis längstens 20. des auf

Quartalsschluß folgenden Monats an das Rechnungskommissariat der G. D. einzusenden. D. B. 145/1886.

Auf Seite 294 ist nach dem Worte „Betriebsmittel“ — Zeile 3 von oben — „Stationswagen etc.“ einzuschalten und am Schlusse dieses Absatzes anzufügen: „Mit G. D. E. v. 30. Oktober 1894 Nr. 116976 wurde bekanntgegeben, daß ein Verzeichnis über sämmtliche Stations- und Stationsrollwagen, welche mit einem bestimmten Inventarwerte einzelnen Stationen nur zur Verwendung innerhalb des Stationsrayons zugewiesen sind, erstellt wurde. Dieses Verzeichnis hat als Unterlage für die alljährlich einzusendenden Uebersichten über den Stand, den Stationsort und Inventarwert der vorhandenen Stations- und Stationsrollwagen zu dienen.

An die einzelnen Stationen wird dieses Verzeichnis nicht abgegeben. Alle Aenderungen, welche sich durch etwaige Demontirungen oder Dislocirungen der Wagen ergeben, sind sofort anzuzeigen.“

Auf Seite 296 Ziff. 63 hat der letzte Satz nunmehr zu lauten: Im O. B. A. Bezirk München an den zuständigen k. Staatsbahningenieur einzusenden.

Die dem Terminskalender neu eingefügten Terminsvorlagen 1a, 29a und 33a wären im Terminsverzeichnisse — Seite 300—311 — vorzumerken.

Nachtrag.

(Zu Theil II Seite 55 und 149—167 [377 u. 471—489]).

(Frequenzberechnung.)

In theilweiser Abänderung der für die Berechnung der kilometrischen Frequenz erlassenen Bestimmungen wird hiemit mit sofortiger Giltigkeit angeordnet, daß fernerhin der Eintrag der Durchschnittszahl der Kondukteur- und des Bremspersonales, sowie die Berechnung der Durchschnittsfrequenz der Wagen in den Rubriken 11 mit 15 zu entfallen haben.

Dagegen sind die thatsächlich geleisteten Achskilometer in der Weise zu ermitteln, daß jeweils die Achsenzahl mit der Zahl der durchfahrenen Kilometer und zwar mit der kilometrischen Entfernung bis zu jener Station, in welcher sich die Achsenzahl ändert, multiplicirt und für jede Theilstrecke und Spalte (11 mit 15) die Summe der so erhaltenen Produkte gezogen und eingetragen wird.

Für die Spalten 16 und 20 ist vorerst noch die Berechnung der kilometrischen Durchschnittsfrequenz in der bisherigen Weise durchzuführen.

Diese Berechnungen sind auch für die Folge von den Beamten jener Stationen zu bethätigen, bei welchen die Fahrberichte zur Einlieferung gelangen. G. D. E. 29864 v. 23. III. 96.

(Zu Theil II Seite 18 [340].)

(Bezeichnung der Hauptgeleise auf freier Bahn.)

1) In allen Fällen, in denen ein Zug nicht das für seine Fahrtrichtung bestimmte Gleis zu benutzen hat, sind die betreffenden Anordnungen in der Form „Zug X fährt von ...... bis ...... auf dem falschen Gleis“ zu ertheilen.

2) Dagegen ist in allen übrigen Fällen, wo es sich um die Bezeichnung des einen Fahrgleises einer Doppelbahnstrecke ohne Beziehung auf bestimmte Züge handelt, demnach nicht von dem „falschen“ und von dem „für die Fahrtrichtung bestimmten“ Gleis gesprochen werden kann, das Gleis durch die Angabe der Richtung von A nach B und umgekehrt zu bezeichnen, z. B.

„München—Nürnberg“ oder „Allach—Dachau“
und „Nürnberg—München“ oder „Dachau—Allach“,

d. i. dies für diese Strecken nach dem Systeme des Doppelbahnbetriebes ein für alle mal bestimmte Gleis.

3) Jede andere Ausdrucksweise, wie „rechtes oder linkes Gleis“ oder „Berg- und Thalgleis“, „Nord- und Südgleis“ &c. &c. ist unzulässig und darf im dienstlichen Verkehr unter keinen Umständen mehr gebraucht werden. (D. B. 142/1895.)

Theil I.

Ergänzungs-Texte.

(Zu Seite 3*.)

(Verwendung der Adspiranten.)

Nach Maßgabe der neuen Aufnahmsbestimmungen (Verordnungs- und Anzeigeblatt Nr. 67 1885 S. 791 § 12) können ungeprüfte Adjunkten-Adspiranten bei tadelloser Führung, vorzüglichem Fleiß und besonderer Qualifikation zur aushilfsweisen (selbstständigen) Beschäftigung herangezogen werden — und ist diese Heranziehung zur selbstständigen Dienstleistung keineswegs von Gewährung eines Taggeldes oder sonstigen Bezahlung des betr. Adspiranten bedingt.

Doch hat das k. Oberbahnamt in jedem einzelnen Falle, — selbstverständlich nach vorgängiger genauer Prüfung der Qualifikation des zu Berufenden für den in Frage kommenden Dienstesposten, — die eintretende selbstständige Verwendung des bezüglichen Adspiranten ausdrücklich auszusprechen, da erst mit der Eröffnung hierüber die eigene Haftung des Berufenen Platz greifen kann. (G. D. E. 85203 v. 24. III. 86.)

(Anmerkung zu Absatz 3 Seite 21.)

(Verbot der Annahme von Geschenken und Trinkgeldern.)

G. D. E. Nr. 25122ª vom 30. III. 89.

Im Verfolge einer höchsten Entschließung vom 18. März v. Js. Nr. 1332II wird zur Herbeiführung eines genauen und möglichst gleichheitlichen Vollzuges der in §§ 24 und 27 Ziff. 2 der allgemeinen Dienstesvorschriften für die Angehörigen der k. b. Verkehrs-Anstalten vom 1. Juni 1885 über das Verbot der Annahme von Geschenken und Trinkgeldern sowie über die Uebernahme einer remunerirlichen Funktion gegebenen Bestimmungen hiemit Nachstehendes angeordnet:

1. Die Annahme von Geschenken oder anderen Vortheilen, welche Beamten oder Bediensteten des Staatseisenbahndienstes mit Bezug auf ihre dienstliche Thätigkeit angeboten werden, ist künftighin in allen Fällen von der ausdrücklichen und vorgängigen dienstlichen Genehmigung der Generaldirektion oder des vorgesetzten k. Staatsministeriums abhängig, woferne für gewisse Arten von Geschenken wie beispielsweise diejenigen, welche bei Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften dem Zugspersonale gespendet zu werden pflegen, die dienstliche Genehmigung zur Annahme nicht bereits generell ertheilt worden ist oder späterhin ertheilt werden wird.

Selbstverständlich kann jedoch die Ertheilung dieser Genehmigung nur da in Frage kommen, wo es zweifellos feststeht, daß die Geschenkannahme nicht gegen die Bestimmung des § 331*) des Reichsstrafgesetzbuches verstoßt und es sich mithin lediglich um die Prüfung und Entscheidung

---

*) § 331.

Ein Beamter, welcher für eine in sein Amt einschlagende an sich nicht pflichtwidrige Handlung Geschenke oder andere Vortheile annimmt, fordert oder sich versprechen läßt, wird mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder mit Gefängniß bis zu sechs Monaten bestraft.

darüber handelt, ob die Annahme des Geschenkes nicht auf die dienstliche Stellung des bedachten Beamten eine nachtheilige Rückwirkung auszuüben oder sonstige dienstliche Unzuträglichkeit herbeizuführen geeignet ist.

Es vermag demnach die Annahme von Geschenken oder anderen Vortheilen, welche Beamten im Sinne des § 359*) des Reichsstrafgesetzbuches als Gegenleistung für concrete d. i. bestimmte dienstliche Handlungen angeboten werden, unter keinen Umständen gestattet zu werden, wie auch schon durch den Eingangs erwähnten § 24 der allgemeinen Dienstesvorschriften die Annahme von Geschenken oder sonstigen Vortheilen für dienstliche Handlungen allgemein untersagt ist.

Unter Beamten im Sinne des § 359 des Reichsstrafgesetzbuches sind zu verstehen alle im Dienste des Reichs oder in unmittelbarem oder mittelbarem Dienste eines Bundesstaates auf Lebenszeit, auf Zeit oder nur vorläufig angestellte Personen, ohne Unterschied, ob sie einen Diensteid geleistet haben oder nicht.

Diejenigen Beamten (oder Bediensteten), welche von Behörden oder Privaten in herkömmlicher Weise schon bisher mit Gratifikationen bedacht waren, können Seitens der Oberbahnämter auch fernerhin im Genusse der letzteren belassen werden, vorausgesetzt, daß die weitere Annahme jener Gratifikationen weder unter dem Gesichtspunkte des § 331 des Reichsstrafgesetzbuches zu beanstanden, noch sonst mit irgend welchen dienstlichen Unzuträglichkeiten verknüpft ist. — Den Dienstnachfolgern solcher Beamten ꝛc. kann die weitere Geschenkannahme nur ausnahmsweise — in besonders begründeten Fällen — und nach eventuell ministerieller Genehmigung gestattet werden; — in gleicher Weise ist bei Neueinführung solcher Gratifikationen für Beamte ꝛc. zu verfahren.

2. Hinsichtlich jener Nebenbezüge, welche einzelne Staatsbahnbeamte (oder Bedienstete) von Staats- oder Gemeindebehörden, Gesellschaften und Privaten für die Vornahme von Funktionen erhalten, welche außerhalb des Kreises ihrer eigentlichen Dienstgeschäfte liegen — sogenannter privater Remunerationen —, wird vor allem auf § 27 Ziff. 2 der allgemeinen Dienstesvorschriften verwiesen, wonach die Uebernahme einer remunerirlichen oder andere Vermögensvortheile mit sich bringenden Funktion in jedem Falle nur nach vorheriger Genehmigung der k. Generaldirektion stattfinden darf.

Im Einzelnen wird ergänzend bemerkt, daß bezüglich jener Nebenbezüge, welche in Folge des Post- und Telegraphendienstes bei einzelnen Stationen anfallen, eine besondere Genehmigung nicht mehr erforderlich ist, da dieselben bereits von oder im Einvernehmen mit der Postverwaltung geregelt sind.

Die Erhebung und Verwendung der Ladegebühren regelt sich nach dem Ausschreiben vom 13. Juni 1887 Nr. 46,205 (V.-O.- u. A.-Bl. Nr. 41).

Hinsichtlich der Speditionsgeschäfte der Güterexpeditionen wird auf die Bekanntmachung vom 16. Mai 1870 Nr. 17,615 (V.-O.- u. A.-Bl. Nr. 46) Bezug genommen unter dem Anfügen, daß eine Speditionsthätigkeit durch Organe der Staatseisenbahnverwaltung Seitens der unterfertigten Stelle nur auf Grenz- und Uebergangsstationen und zwar nur dann gestattet werden kann und wird, wenn hiebei die Interessen der Staatseisenbahnverwaltung selbst betheiligt erscheinen.

3. Die Vertheilung der Geschenke und Remunerationen unter das betreffende Personal hat, — insoweit nicht etwa die Geber selbst besondere

---

*) § 359.

Unter Beamten im Sinne dieses Strafgesetzes sind zu verstehen alle im Dienste des Reichs oder in unmittelbarem oder mittelbarem Dienste eines Bundesstaates auf Lebenszeit, auf Zeit oder nur vorläufig angestellte Personen, ohne Unterschied, ob sie einen Diensteid geleistet haben oder nicht, ingleichen Notare, nicht aber Advokaten oder Anwälte.

Bestimmung hierüber getroffen haben, — im Allgemeinen unter Berücksichtigung der Dienstesstellung und des Maaßes der persönlichen Arbeitsantheilnahme der Betheiligten durch die Oberbahnämter zu erfolgen.

Die aus Vermittlung von Speditionsgeschäften für das Personal etwa anfallenden Einnahmen bleiben jedoch zunächst diesem Personale selbst zur Vertheilung überlassen.

4. Für die pünktliche und allseitige Beachtung der vorstehenden Anordnungen haben die Oberbahnämter — zur Vermeidung möglicher eigener Haftung — angelegentlichst besorgt zu sein und Zuwiderhandlungen strenge zu begegnen, insbesondere auch dem Trinkgeldunwesen des niederen Dienstpersonals, welches schon mehrfach zu Klagen Seitens der Handels- und Gewerbekammer geführt hat, nach Möglichkeit zu steuern.

Im Uebrigen muß wiederholt betont werden, daß in allen — bereits vorliegenden oder erst eintretenden — Fällen, in welchen die Annahme von Geschenken und Trinkgeldern, die Uebernahme von remunerirlichen Funktionen 2c. Seitens des unterstellten Personals in Frage kommt, die vorgeschriebene Genehmigung einzuholen ist, soferne letztere nicht etwa schon vorweg — sei es im Allgemeinen oder Besonderen — ertheilt wurde.

Die jeweils ertheilte Genehmigung bleibt jedoch, — sobald es sich um eine länger dauernde Einrichtung handelt, — stets widerruflich und hat bei zu Tage tretenden Ungehörigkeiten sofort außer Wirksamkeit zu kommen.

(Zu Seite 22.)

(Uebernahme von Nebengeschäften und Nebenämtern.)

§ 27 der Allgemeinen Dienstesvorschriften besagt:

„Der Betrieb eines Handelsgeschäftes oder eines Gewerbes ist den Angehörigen der k. Verkehrsanstalten untersagt. In besonders gelagerten Fällen, wie z. B. bei Postboten, kann Genehmigung hiezu ertheilt werden, wenn der Dienst dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Hinsichtlich der Uebernahme von Nebengeschäften und Nebenämtern sind die nachstehenden Bestimmungen zu beachten:

1. Wer bei Körperschaften, Vereinen, Gesellschaften, Genossenschaften — ausnahmlich der Vereine zu geselligen oder Wohlthätigkeitszwecken oder zur Förderung von Kunst und Wissenschaft — in den Ausschuß oder eine sonstige Funktion eintritt, hat hievon Anzeige zu erstatten.

Angehörige der k. Verkehrsanstalten, welche mit Führung einer Amtskassa betraut sind und in einem der in vorstehendem Absatz erwähnten Fälle einer Kassafunktion sich zu unterziehen haben, bedürfen auch zu letzterer Funktion der vorgängigen dienstlichen Bewilligung.

2. Die Uebernahme einer remunerirlichen oder andere Vermögensvortheile mit sich bringenden Funktion darf in jedem Falle nur nach vorheriger Genehmigung der k. Generaldirektion stattfinden.

3. Theilnahme an Accordbauten oder Lieferungen für die k. Verkehrsanstalten ist untersagt. Beamte und Bedienstete, welche ärarialische Materialien zu veräußern haben, dürfen als Käufer oder Licitanten weder persönlich auftreten, noch ihre Familienangehörigen als solche zulassen. Zuwiderhandlungen können nach Umständen die Dienstesentlassung nach sich ziehen. Betheiligung an Privat-, Stiftungs-, Communalbauten darf nur mit Genehmigung der k. Generaldirektion stattfinden.

4. Von Uebernahme einer Vormundschaft oder einer anderweitigen Verwaltung fremder Rechtsangelegenheiten muß Anzeige erstattet werden.

Wenn die Ehefrau, die in väterlicher Gewalt stehenden Kinder oder andere Familienmitglieder, sowie die Dienstboten eines Angehörigen der k. Verkehrsanstalten ein Handelsgeschäft oder ein Gewerbe betreiben, so hat der Letztere hievon dem vorgesetzten Oberamte, beziehungsweise der k. General-

direktion Anzeige zu erstatten. Denselben bleibt es vorbehalten, den Betrieb zu untersagen, wenn der Letztere mit der dienstlichen Stellung des Familienhauptes unverträglich erscheint oder sich sonstige Unzuträglichkeiten ergeben und es kann hieraus kein Anspruch auf Entschädigung wegen Verlustes der Nebeneinnahme erhoben werden."

Hiezu G. D. E. 16,302 v. 25. II. 95, welche besagt:

„Zur Herbeiführung eines angemessenen, möglichst gleichheitlichen Vollzugs des § 27 der Allgemeinen Dienstvorschriften vom 1. Juni 1885, bezw. § 7 der Allerhöchsten Verordnung vom 26. Juni 1894 über die Dienstverhältnisse der nicht pragmatischen Staatsbeamten und Staatsbediensteten — wird nachstehend auszügliche Abschrift der höchsten Enschließung ausgesetzten Betreffs vom 6. Februar lfd. Js. Nr. 593[II] zur Kenntniß und Beachtung bekannt gegeben.

Die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen Beamten oder Bediensteten der k. Staatseisenbahnen bezw. deren Angehörigen der Betrieb eines Gewerbes oder Handelsgeschäftes zu gestatten sei, wird auf Ansuchen der Betheiligten jeweils genau zu würdigen und die eventuelle Genehmigung vorsorglich nur in stets widerruflicher Weise zu ertheilen sein. In Zweifelsfällen wäre die Entscheidung der G. D. einzuholen."

In der vorgenannten Ministerial-Entschließung wurde zum Ausdrucke gebracht:

„Es kann im Allgemeinen nicht als erwünscht bezeichnet werden, daß Personen, welche im öffentlichen Dienste angestellt sind, demselben ihre volle Arbeitskraft zu widmen haben und dementsprechend besoldet sind, durch Ausübung einer gewerblichen Thätigkeit sich am privaten Erwerbsleben betheiligen. Handelt es sich nicht bloß um vereinzelte Erwerbsakte, sondern um eine fortgesetzte, auf Erwerb gerichtete Thätigkeit, d. i. einen förmlichen Gewerbsbetrieb, so wird eine derartige Beschäftigung in der Regel nicht förderlich auf den Vollzug des Dienstes zurückwirken und unter Umständen auch geeignet sein, das dienstliche Ansehen zu beeinträchtigen. Im Weiteren ist aber zu beachten, daß bei der hochgespannten Concurrenz, welche auf fast allen Gebieten der privatwirthschaftlichen Thätigkeit sich entwickelt hat, das Eintreten in den geschäftlichen Wettbewerb von Seite solcher Personen, welche im öffentlichen Dienste angestellt sind und vermöge dieser Anstellung ein gesichertes Einkommen beziehen, von den eigentlichen Gewerbsgenossen, deren gesammte wirthschaftliche Existenz von dem Erfolge ihrer gewerblichen Thätigkeit abhängt, in der Regel als eine unbillige Beeinträchtigung empfunden wird. In der That wird der Forderung, daß den berufsmäßigen Gewerbe- und Handeltreibenden die Concurrenz durch Gestattung des Mitbewerbes von solchen Personen, welche im öffentlichen Dienste mit auskömmlicher Besoldung angestellt sind und in Folge dessen ohnehin eine gesicherte wirthschaftliche Existenz besitzen, nicht noch weiter erschwert werden soll, die Berechtigung nicht abgesprochen werden können.

Für die Beurtheilung und Entscheidung der Frage, ob Angehörigen der Verkehrsanstalten für ihre Person der Betrieb eines Gewerbes oder Handelsgeschäftes zu gestatten sei (s. § 27 der Allgemeinen Dienstesvorschriften vom 1. Juni 1885, nun § 7 der Allerhöchsten Verordnung vom 26. Juni 1894 über die Dienstverhältnisse der nicht pragmatischen Staatsbeamten und Staatsbediensteten), werden daher die vorstehenden Gesichtspunkte, insoweit es sich nicht um unständige Taglohnbedienstete, sondern um statusmäßiges Personal und nichtstatusmäßige Bedienstete in ständiger Verwendung handelt, im Allgemeinen zu einem verneinenden Ergebnisse führen. Immerhin wird in einzelnen Fällen, je nach Lage der concreten Verhältnisse, die Genehmigung zur Ausübung einer gewerblichen Thätigkeit dem einen oder anderen Angestellten unbedenklich ertheilt werden können.

Schließlich kommt zu bemerken, daß in Ansehung der Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen der Ehefrau oder sonstigen Familienangehörigen von Beamten oder Bediensteten der Verkehrsanstalten die Ausübung eines Gewerbes oder Handelsgeschäftes zu gestatten sei, ein etwas freierer Standpunkt einzunehmen sein dürfte als wie dann, wenn die Ausübung einer gewerblichen Thätigkeit durch die bezeichneten Beamten oder Bediensteten selbst in Frage steht. Indessen wird auch hier mit aller Vorsicht und mit thunlichster Rücksichtnahme auf die Erwerbsinteressen der berufsmäßigen Gewerbe- und Handeltreibenden vorzugehen und die erforderliche Genehmigung in der Regel nur dann zu ertheilen sein, wenn es sich um Ehefrauen oder sonstige, nicht selbstständige Familienangehörige von Taglohnbediensteten oder statusmäßigen Bediensteten der unteren Kategorien handelt.

(Fußnote zu Seite 23.)

(Urlaubsertheilung.)

In Folge der eingetretenen Mehrungen des Personales werden die Oberbahnämter in die Lage versetzt sein, die nöthigen Urlaube und unumgänglichen Beihilfen zu gewähren, wenn hiebei eine richtige Vertheilung Platz greift.

In Bezug auf die Gewährung derselben muß vor Allem in's Auge gefaßt werden, daß es im Interesse und der Absicht der Verwaltung gelegen ist, dem Personal abgesehen von den gewöhnlichen Dienstbefreiungen und Ablösungen die außerdem jährlich nöthige Erholung nach Thunlichkeit zu Theil werden zu lassen, daß aber die Bewilligung je nach dem Bedürfnisse der einzelnen Personen ohne Unterschied der Kategorie — wie dies bereits in der Entschließung vom 31. März 1887 Nr. 26,282a ausgesprochen wurde, — erfolge und zunächst dasjenige Personal Berücksichtigung finden soll, bei welchem wegen besonders anstrengender Dienstleistung und vorgerückteren Lebensjahren eine Erholung vordringlicher erscheint, als bei dem jüngeren und in weniger anstrengendem Dienste verwendeten Personal, welches erst in zweiter Reihe in Betracht kommen kann.

Es wird bei Gewährung der Urlaube ferner darauf zu achten sein, daß dieselben nicht in wenige Monate zusammengedrängt, sondern auf die Zeit vom April bis Oktober vertheilt werden, daß die Gesuche der während des größeren Verkehrs in der Hauptreisesaison nöthigen Beamten auf die vor oder nach dieser Saison liegende Zeit verwiesen und überhaupt dem im Allgemeinen hervorgetretenen Streben des Personals kein Vorschub geleistet werde, die Erholungszeit nur zu größeren anstrengenden Vergnügungsreisen zu benützen und dieselbe in die günstigsten Reisemonate oder die Zeit der Schulferien zu verlegen, da bei zu weitgehenden Vergnügungsreisen der beabsichtigte Zweck verfehlt wird und in Bezug auf die Bestimmung der Erholungszeit persönliche Wünsche und familiäre Rücksichten dienstlichen Erfordernissen zurückzustehen haben.

Auf die entsprechende Vertheilung und das richtige Ausmaß der Urlaubsdauer ist außerdem um so größerer Werth zu legen, als nur hiedurch eine zweckmäßige Verwendung des Aushilfspersonales ermöglicht, unnöthige Aushilfen an Orten, wo der Dienst bei Abwesenheit eines oder weniger Beamten von den übrigen Dienstgenossen mitversehen werden kann, vermieden und erreicht wird, daß die erbetenen Urlaube in ausreichender Zahl und ohne Störung des Dienstes Berücksichtigung finden können. (G. D. E. 32269 v. 9. IV. 89.)

(Zu Seite 34 Abs. 4.)

(Registratur.)

Der Dienstbefehl Nr. 1 für 1896 ist derart angelegt, daß je am Schlusse jeder Registraturabtheilung eine entsprechende Anzahl leerer Zeilen

angefügt ist, dazu bestimmt, das handschriftlich aufzunehmen, was im Laufe des Jahres für die betreffende Registraturchiffer durch Verordnungsblätter und Dienstbefehle veröffentlicht wird, so daß nicht für jede Registraturabtheilung ein eigener Generalienrenner erforderlich ist, sondern sich nur ein solcher für die ganze Registratur im Gebrauche d. h. im Dienstbefehl Nr. 1 befindet.

Durch die Einführung der nur auf Einer Seite bedruckten und zum Einkleben in die betreffenden Tarife bestimmten Tarifanzeiger erscheint auch die Führung von Rennern für die Ausschreiben im Tarifanzeiger nicht mehr nöthig, weßhalb die Renner für Verordnungsblätter, Tarifanzeiger und Dienstbefehle — Formularpapiere Nr. 207 und 208 — mit Gegenwärtigem aufgehoben werden. (D. B. 18, 1896.)

(Zu Seite 39*.)

(Solidarhaft.)

Den geltenden Rechtsgrundsätzen gemäß erstreckt sich im Falle der Solidarhaft die Ersatzpflicht jedes einzelnen Ersatzpflichtigen auf die ganze Summe der erwachsenen Kosten, allerdings mit der Beschränkung, daß vorerst jeder der Haftpflichtigen nur den auf ihn treffenden Kopftheil zu tilgen hat.

Es ist deßhalb — insoweit lediglich die Hapftpflicht in Frage kommt — eine Erklärung über deren Anerkennung oder Ablehnung überhaupt entgegen zu nehmen und sind Erklärungen wie: „Den auf mich treffenden Ersatztheilbetrag bitte ich u. s. w. abbezahlen zu dürfen“ oder: „Ich bin bereit, die Hälfte des Ersatzbetrages zu bezahlen“ u. dgl. in Fällen der Solidarhaft formell unzulässig.

Selbstredend sind hiemit Erklärungen, welche auf die Haftpflicht als solche keinen Bezug haben, — wie z. B. solche über ratenweise Tilgung u. s. w. — nicht ausgeschlossen.

(Zu Seite 42*.)

(Strafreglement.)

Mit G. D. E. 29,020 vom 18. III. 95 wurde zum Ausdruck gebracht, daß die im § 5 Ziff. 4 des Strafreglements vom 16. Dezember 1875 (V.-O.- u. A.-Bl. 119) vorgesehene Arreststrafe nach der wortdeutlichen Bestimmung des nachfolgenden § 10 l. c. nur gegen Angehörige der Kategorie D in Fällen von groben Insubordinations- und Rohheitsexcessen ausgesprochen werden kann.

Daraus ergibt sich von selbst, daß die nach dem Besoldungsstatus für die pragmatischen Beamten und das statusmäßige Personal der k. b. Staatseisenbahnverwaltung vom 27. November 1894 (V.-O.- u. A.-Bl. Nr. 69) aus der Kategorie D ausgeschiedenen und in die Kategorie C I der statusmäßigen Unterbeamten übergeführten früheren Bediensteten der erwähnten Bestimmung des § 10 des Strafreglements nicht mehr unterliegen — und daher mit Arreststrafen im Disciplinarwege nicht mehr beahndet werden können.

(Zur Fußnote auf Seite 43.)

(Dienstessuspension.)

Art. 111 des Ausführungsgesetzes zur Reichsstrafprozeß-Ordnung bestimmt, daß für den Fall, als gegen einen Beamten wegen eines Verbrechens oder eines Vergehens, welches den Verlust des Amtes zur Folge haben kann, das Hauptverfahren eröffnet wurde, derselbe für die Dauer des Strafverfahrens kraft des Gesetzes der Suspension vom Amte unterliegt.

Da die in § 319 des Reichsstrafgesetzbuches vorgesehene mögliche Unfähigkeitserklärung zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- oder Telegraphendienste oder in bestimmten Zweigen dieser Dienste ersteren Falles dem in Artikel 111 des Ausführungsgesetzes erwähnten Verluste des Amtes als

gleich erachtet worden ist, wurde stets, wenn gegen einen in den §§ 316 und 318 des Reichsstrafgesetzbuches bezeichneten Angestellten wegen einer der daselbst bezeichneten Handlungen das Hauptverfahren eröffnet wurde, der Eintritt der Suspension vom Dienste kraft des Gesetzes angenommen.

Das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern hat jedoch in dieser Beziehung mit Entschließung vom 4. Januar 1889 Nr. 4396 II folgende Anordnung erlassen, welche hiemit zur Kenntnißnahme und Darnachachtung bekannt gegeben wird.

„Artikel 111 des Ausführungsgesetzes zur Reichsstrafprozeßordnung knüpft den Eintritt der Suspension an die Eröffnung des Hauptverfahrens wegen Vergehen, welche den Verlust des Amtes zur Folge haben können.

Der Verlust des Amtes im Sinne dieser Gesetzesbestimmung kann nun nicht als gleichbedeutend mit der nach § 319 des Reichsstrafgesetzbuches verfügten Entfernung aus der Beschäftigung im Eisenbahndienste erachtet werden.

Die völlige Verschiedenheit dieser Nebenstrafe und der allgemeinen Straffolge des Verlustes des Amtes ergibt sich, wenn beide Strafübel nach ihrem materiellen Inhalte untersucht werden. Die Strafe des § 319 des Reichsstrafgesetzbuches besteht äußersten Falles in nichts Anderem, als eben in der Entfernung aus der Beschäftigung im Eisenbahndienste; dagegen reicht der Verlust des Amtes viel weiter, indem er neben der Entfernung aus der Funktion zugleich den Verlust des Dienstranges und Gehaltes bewirkt. Die Strafe des § 319 des Reichsstrafgesetzbuches würde hienach nur unter der Voraussetzung mit der Strafe des Amtsverlustes als gleichwerthig zu erachten sein, wenn sie in jedem Falle die volle umfassende Wirkung des Amtsverlustes herbeiführen würde.

Diese volle Wirkung des Amtsverlustes, der Verlust der Stelle, tritt aber für einen pragmatischen Beamten im bayerischen Staatseisenbahndienste durch die Verurtheilung nach § 319 des Reichsstrafgesetzbuches ohne Zweifel nicht ein.

Ein solcher würde gegebenen Falles nur aus der Beschäftigung im Eisenbahndienste zu treten haben, im Uebrigen aber seine amtliche Stellung — Rang, Titel, Standesgehalt — behalten und außerhalb des Eisenbahndienstes jederzeit in einer, seiner amtlichen Stellung entsprechenden anderen Funktion, eventuell einer anderen Sparte des Eisenbahndienstes, verwendet werden können. Ist dieses aber der Fall, so muß sich, nachdem das Reichsstrafgesetzbuch, sowohl die Strafe des Amtsverlustes als die für Eisenbahnbeamte ꝛc. vorgesehene Strafe der Entfernung aus der Beschäftigung im Eisenbahndienste ꝛc. ohne Unterscheidung verschiedener Beamtenkategorien aufstellt, die Folgerung ergeben, daß die Strafe des § 319 des Strafgesetzbuches dem Amtsverluste auch dann nicht als gleichwerthig zu erachten ist, wenn die Entfernung aus der Funktion bei einem bestimmten Beamten, die gänzliche Aufhebung des Beamtenverhältnisses involvirt“.

Wenn sich hiernach die Vorschrift des Art. 111 des Ausführungsgesetzes zur Reichsstrafprozeßordnung auf Vergehen, für welche die Nebenstrafe des § 319 des Reichsstrafgesetzbuches angedroht ist, nicht beziehen kann, so folgt hieraus, daß derjenige Beamte oder Bedienstete, gegen welchen wegen einer der in den §§ 316—318 des letztgenannten Gesetzes bezeichneten Handlungen das Hauptverfahren eröffnet wird, nicht der gesetzlichen Suspension vom Amte nach Art. 111 Abs. 1 des obenerwähnten Ausführungsgesetzes unterliegen kann.

Es ist daher künftighin in jedem einzelnen Falle zu prüfen, ob nicht das dienstliche Interesse erheischt, einen Beamten oder Bediensteten, welcher sich einer in den §§ 316—318 des Reichsstrafgesetzbuches bezeichneten Handlungen schuldig gemacht hat, auf administrativem Wege für die Dauer des Strafverfahrens des Dienstes zu entheben. (G. D. E. 2036 v. 7. II. 89.)

(Anmerkung zu Abs. 1 Seite 45.)
(Bezeichnung und Beförderung von Dienstschreiben.)

In Ziff. III Abs. 9 der allgemeinen Bestimmungen zu den allgemeinen Abfertigungsvorschriften ist angeordnet, daß die Dienstschreiben an Stationen fremder Bahnen, sowie an die außerhalb Bayerns gelegenen bayerischen Stationen mit der Bezeichnung „D. S." (Dienstsache) oder „Eisenbahndienstsache" zu versehen und durch den Gepäckconducteur unter Vortrag im Uebergabs- und Ablieferschein zu befördern sind. Wichtigere Schreiben an solche Stationen sind nach Abs. 10 der vorerwähnten Bestimmungen mittelst Eilgutkarte zu kartiren.

Die Beförderung dieser Correspondenzen durch die Post ist demnach für sämmtliche Fahrkarten-, Gepäck- und Güterabfertigungsstellen ohne Unterschied ausgeschlossen. Demgemäß ist auch die Anwendung des Aversalstempels oder die Anbringung des diesbezüglichen handschriftlichen Vermerks auf diesen Schreiben, wie dies bereits im Dienstbefehl Nr. 8 vom Jahre 1876 unter Ziff. V ausgesprochen ist, seitens der vorbezeichneten Dienstesstellen unzulässig.

Des Weiteren besagt D. B. 99 v. J. 1895:

„Im Einverständniß mit der Direktion der k. Posten und Telegraphen wird die Anwendung des Aversalstempels Seitens der Stellen und Behörden der k. b. Staatseisenbahnverwaltung in Zukunft auch bei den unter Privatadresse zur Versendung kommenden Dienstschreiben nach Württemberg und dem deutschen Reichspostgebiete zugelassen, wogegen die Anwendung dieses Stempels bei Dienstschreiben unter Privatadresse nach Oesterreich-Ungarn ausgeschlossen bleibt.

Zur Sache wird noch besonders aufmerksam gemacht, daß unter dem Vermerke „frei laut Aversum" nur wirkliche Dienstschreiben, nicht aber Privatcorrespondenzen zur Versendung gelangen dürfen".

(Zu Seite 48 *.)
(Fundgegenstände.)

Alle in den Restaurationsräumlichkeiten aufgefundenen Gegenstände oder die den Bahnhofrestaurateuren übergebenen Fundsachen haben diese an den Vorstand der Station abzuliefern.

Insolange nicht neue Formulare für Pachtverträge erstellt sind, ist in die künftig zum Abschlusse gelangenden Verträge folgende Bestimmung handschriftlich aufzunehmen:

„Der Restaurateur ist verpflichtet, alle in den Restaurationsräumlichkeiten aufgefundenen Gegenstände, sowie die ihm übergebenen Fundsachen unverzüglich an den Vorstand der Station abzuliefern". (G. D. E. 68,466 v. 27. VI. 95.)

(Fußnote zu Seite 50 *.)
(Stationsuhren.)

Es besteht Veranlassung, daran zu erinnern, daß als Stationsuhren, welche gemäß § 10 (3) der Verkehrsordnung für den Abgang der Züge maßgebend sind, nicht die in den Stationsbureaus befindlichen Uhren und ebensowenig die Perronuhr allein anzusehen sind, sondern zufolge § 20 (2) der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns vom 1. Januar 1893 auch die häufig auf der Bahnseite oben am Betriebsgebäude, sowie die auf der Ortsseite an demselben angebrachten Uhren als „Stationsuhren" zu gelten haben.

Es ist deshalb zur Vermeidung von Benachtheiligungen Reisender durch Zugsversäumnisse darauf zu sehen, daß diese Uhren stets mit der für die Zugsabfertigung zunächst in Betracht kommenden Perronuhr gleichen Gang halten und ebenso wie diese die genaue für den Zugsverkehr maßgebende Zeit zeigen (D. B. 69, 1894.)

(Fußnote zu Seite 51 *.)

(Platzgebühr bei Benützung der D (Harmonika)-Züge.)

Die auf einzelnen Strecken der preußischen Staatseisenbahnen verkehrenden, in den Fahrplänen als D Züge (Durchgangszüge mit gedeckten Uebergängen) bezeichneten Schnellzüge sind nach Maßgabe der Bestimmungen für den Lokal-Verkehr der preußischen Staatseisenbahnen nur gegen Zahlung einer besonderen Platzgebühr benützbar.

Um Irrthum zu vermeiden, erhalten deshalb sämmtliche auf bayerischen Stationen aufliegende Kartonfahrkarten für alle Züge — einfache und Rückfahrkarten — nach preußischen Staatsbahnstationen — mit Ausnahme jener nach Frankfurt a/M. Hptbhf., Sachsenhausen und Offenbach — neben dem Aufdruck „für alle Züge“ noch den Zusatz „für D Züge tarifmäßige Platzgebühr“.

Auf den Blankofahrkarten für alle Züge nach preußischen Staatsbahnstationen ist jeweils bei der Ausfertigung dieser Zusatz handschriftlich zu ergänzen.

Für Fahrscheinhefte nach preußischen Staatsbahnstationen oder nach ausländischen Stationen über die preußische Staatsbahn werden — insoweit dieß noch nicht geschehen — Avisblätter, welche auf die Erhebung der Platzgebühr hinweisen, behufs Einlegung in die betreffenden Fahrscheinhefte demnächst zur Abgabe gelangen. (D. B. 76, 1894.)

(Anmerkung zu Seite 51/52.)

(Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten.)

1. Im inneren Verkehre der bayerischen Staatseisenbahnen sind alle Rückfahrkarten zehn Tage giltig.

Die Giltigkeit erlischt um Mitternacht des zehnten Tages. Bei Benützung von Zügen, die erst nach Mitternacht an der Bestimmungsstation eintreffen, endet sonach die Giltigkeit auf der letzten Station, die vor oder spätestens um Mitternacht erreicht wird. (Auf die nur an Sonn- und Feiertagen zur Ausgabe kommenden, nur einen Tag giltigen Fahrscheine nach Herrenchiemsee und zurück zu ermäßigten Preisen erstreckt sich diese Bestimmung nicht.)

Eine Verlängerung der Giltigkeitsdauer durch zwischenfallende Sonn- und Festtage tritt nicht ein.

2. Im Verkehre mit bayerischen Privat-Lokalbahnen (Schaftlach—Gmund, Oberdorf b/B.—Füssen, Sonthofen—Oberstdorf, Murnau—Garmisch—Partenkirchen, Fürth—Zirndorf, Isarthalbahn), sowie mit den württembergischen, badischen, pfälzischen und elsaß-lothringischen Eisenbahnen gelten die gleichen Bestimmungen wie für den inneren Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnen.

3. Im Verkehre mit den übrigen deutschen Bahnen ist die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten verschieden festgesetzt und den Karten aufgedruckt.

Die Rückfahrt mit diesen Fahrkarten muß spätestens am letzten Tage der Giltigkeitsdauer bis um 12 Uhr Mitternacht einschließlich angetreten und darf nach Ablauf dieses Tages nicht mehr unterbrochen werden, ist vielmehr alsdann mit den im unmittelbaren Anschluß nach der Ausgangsstation führenden Zügen ohne weiteren Aufenthalt zurückzulegen. Als unmittelbarer Anschluß gilt der nächste von der Anschluß-Station in der Richtung nach der Ausgangs-Station abgehende Zug.

Eine Verlängerung der Giltigkeitsdauer durch zwischenfallende Sonn- und Festtage findet in der Regel nicht statt. Die einzige Ausnahme bilden im Verkehre mit den preußischen Staatsbahnen und der Weimar-Geraer Bahn die Rückfahrkarten mit dreitägiger Giltigkeit, die am Tage vor dem ersten Weihnachts-, Oster- oder Pfingstfeiertage gelöst werden, indem dieselben noch am vierten Tage, also am Tage nach dem 2. Feiertage zur Rückfahrt berechtigen. (Vergleiche jedoch Ziff. 8.)

4. Im Verkehre mit österreichischen Bahnen beträgt die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten zehn Tage, soferne den Karten nicht eine längere Giltigkeit aufgedruckt ist.

Die Giltigkeit erlischt um Mitternacht des letzten Tages. Eine Verlängerung durch zwischenfallende Sonn= und Festtage findet nicht statt.

5. Im Verkehre mit schweizerischen, französischen, italienischen und englischen Bahnen ist die Giltigkeitsdauer verschieden festgesetzt und den Rückfahrkarten aufgedruckt.

Dieselbe erlischt um Mitternacht des letzten Tages und wird durch zwischenfallende Sonn= und Feiertage nicht verlängert.

6. In allen Verkehren wird der Tag der Ausgabe (Abstempelung) bei Berechnung der Giltigkeit voll mitgezählt.

Da jede Rückfahrkarte zufolge der Abstempelung mit dem Datumstempel auf einen bestimmten Tag lautet, so kann eine solche zum Antritt der Hinfahrt nur am Tage ihrer Lösung (Abstempelung) benützt werden, soferne sie nicht mit dem Vermerke der verlängerten Giltigkeit versehen ist. (§ 19 Abs. 3 der Verkehrsordnung bezw. des Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahn=Verwaltungen.)

Die den Rückfahrkarten aufgedruckte Giltigkeit bezieht sich nur auf die Zeitdauer, innerhalb welcher die Rückfahrt auszuführen bezw. anzutreten ist.

7. Soweit Rückfahrkarten noch den Vermerk: „Vor der Rückfahrt abzustempeln" tragen, ist derselbe zu streichen, da eine Abstempelung der Rückfahrkarten vor Antritt der Rückfahrt in keinem Verkehre mehr vorgeschrieben ist.

8. Es unterliegt keinem Anstande, Rückfahrkarten des direkten Verkehrs, für welche eine kürzere Giltigkeit als zehn Tage zugestanden ist, auf den bayerischen Staatseisenbahnstrecken innerhalb des Zeitraumes von zehn Tagen zur Benützung zuzulassen.

Selbstverständlich kann jedoch diese Bestimmung auf Rückfahrkarten, welche durch den bahnseitigen Vermerk, daß sie zur Rückfahrt nicht benützt wurden, entwerthet sind, die jedoch trotzdem innerhalb zehn Tagen auf den bayerischen Strecken noch zur Rückfahrt benützt werden wollen, keine Anwendung finden; vielmehr ist in diesem Falle auch für die bayerische Strecke eine neue Fahrkarte zu lösen (D. B. 7, 1895.)

(Zu Seite 38 E. B. I.)

(Einführung neuer Blankokarten.)

Nachdem bei den in Verwendung stehenden Blankofahrkarten verschiedene Mängel bei der Ausfertigung und Abstempelung zu Tage getreten sind, wurden dieselben in einer anderen Form neu aufgelegt.

Statt der seither in Verwendung stehenden Hefte, welche Stamm, Fahrkarte und Controlabschnitt aneinandergereiht enthalten, sollen künftig Bloks aufgelegt werden.

Der Stamm und darunter liegend die Fahrkarte, deren Größe und Vordruck vollständig übereinstimmt, so daß durch Durchpausen beide gleichzeitig ausgefertigt werden können.

Ein Blok enthält 20 Stück.

Der Stamm und der Controlabschnitt sind mit Bleistift von mittlerer Härte auszufüllen.

Eine weitere Aenderung tritt insoferne ein, als nicht mehr wie seither Blankokarten für Schnellzüge und für Personenzüge zur Abgabe kommen; es wird vielmehr nur für jede Wagenklasse, ohne Rücksicht auf die Gattung des Zuges, ein Blok aufgelegt.

Die Gattung des Zuges ist an entsprechender Stelle mit „Schnellzüge" und „Personenzüge" zu bezeichnen.

Eine Abstempelung der Karte findet nicht statt; das Datum ist handschriftlich einzutragen, und zwar auf dem Stamm das Monat mit Worten und auf dem Abschnitt mit Zahlen.

Die Farben der neuen Blankokarten entsprechen wie seither den Farben der Kartenfahrkarten, nur die Blankokarten für Schnellzugszuschlag sind weiß. Die letzteren sind eventuell auch als Umwegskarten zu benützen. (G. D. E. 15999 v. 25. III. 95.)

(Anmerkung zu E. B. I Seite 38.)

In jenen Fällen, in denen mehr als eine Hin- und Rückfahrt täglich zum Schulbesuche ausgeführt werden soll, sind statt Schülerkarten Zeitkarten auszustellen. Der Preis beträgt für den Monat die Hälfte des Preises einer Zeitkarte für Erwachsene unter Aufrundung auf 10 Pfg. Zeitkarten für Schüler, welche eine diesbezügliche Aufschrift zu erhalten haben, können auch auf längere Zeit als einen Monat ausgestellt werden, der Preis wird aber auch dann auf Grund des Preises der Ein-Monatskarten berechnet. — Tarif B III*), Seite 67 des Heftes A. — Die für gewöhnliche Zeitkarten auf drei, sechs und zwölf Monate eintretende Ermäßigung bleibt hier außer Betracht.

Im Uebrigen kommen die Bestimmungen für Zeitkarten zur Anwendung. (G. D. E. 71109 v. 2. VII. 94.)

(Zu Seite 72.)

(Fahrpreisermässigung für mittellose Kranke betr.)

Nach Zusatzbestimmung V B zu § 11 der Verkehrsordnung Heft A vom 1. Juli 1894 ist mittellosen Personen zum Zwecke der Aufnahme in öffentliche Kliniken und öffentliche Krankenhäuser die Fahrt in der III. Klasse aller Züge zum Militärfahrpreise zu gestatten. Dieser Bestimmung ist eine Ausdehnung gegeben worden, die ihrem Zwecke nicht entspricht.

Möglich war dieser Mißbrauch nur durch die Nichtbeachtung der für die Gewährung der Ermäßigung gestellten Bedingungen Seitens der Abfertigungsstellen.

Zweck der Bestimmung ist, mittellosen Personen, denen an ihrem Wohnorte öffentliche Kliniken und öffentliche Krankenhäuser nicht zur Verfügung stehen, den Besuch solcher Anstalten zu erleichtern. Die Begünstigung soll diesen Personen selbst zukommen.

Es ist daher ausdrücklich (unter 5 a der genannten Zusatzbestimmung) eine Bestätigung verlangt, „daß die Fürsorge anderer Verpflichteter insbesondere nach Maßgabe der Reichsgesetze über die Kranken- und Unfallversicherung nicht eintritt“.

Hieraus ergibt sich, daß die Ermäßigung nicht gewährt werden kann, wenn der Transport von Kranken auf Kosten von Gemeinden, Berufsgenossenschaften und Krankenkassen erfolgt.

Ausgeschlossen ist die Ermäßigung deshalb auch bei der Ueberweisung von Kranken von einem Krankenhause an ein anderes Krankenhaus oder an die Heimathbehörde. Die Direktionen der Krankenhäuser und Kliniken sind nicht befugt, Empfehlungen zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung auszustellen. Sie haben nach dem Wotlaute der Bestimmung nur eine Bescheinigung über die Aufnahme in die Anstalt zu ertheilen.

Die weiters erforderliche Bescheinigung über die Mittellosigkeit ist

*) Dieser Tarif ist analog demjenigen der früheren sogen. Abonnementkarten in der Weise aufgestellt, daß für den Monat 30 Tage, pro Tag 2 Fahrten zur Personenzugstaxe in Rechnung kommen, und hievon bei einer Dauer von 1—2 Monate 40 %, 3—5 Monate 50 %, 6—11 Monate 60 % und 12 Monate 70 % in Abzug kommen.

von der Ortsbehörde (Magistrat, Polizeidirektion, Gemeindeverwaltung) auszufertigen.

Diese ortsbehördliche Bescheinigung hat in jedem einzelnen Falle die vorgeschriebene Bestätigung zu enthalten, „daß die Fürsorge anderer Verpflichteten insbesondere nach Maßgabe der Reichsgesetze über die Kranken- und Unfallversicherung nicht eintritt".

Es ergeht nunmehr der bestimmte Auftrag, in allen Fällen, in denen nicht die beiden vorschriftsmäßig ausgestellten Bescheinigungen vorgewiesen werden, die Fahrpreisermäßigung zu verweigern.

(Anmerkung zu E. B. I Seite 38.)
(Arbeiter-Rückfahrkarten.)

Ab 1. Juli l. Js. kommen außer den seitherigen Arbeiter-Rückfahrkarten zur Fahrt vom Wohnorte nach dem Arbeitsorte auch solche zur Fahrt vom Arbeitsorte nach dem Wohnorte zur Ausgabe. Diese werden am Vorabende vor einem Sonn- oder Festtage ausgegeben und berechtigen zur Rückfahrt am Tage nach diesen Sonn- und Festtagen. Hingegen kommen die seither für einzelne Verbindungen bestehenden Arbeiter-Rückfahrkarten mit 14tägiger oder längerer Giltigkeit in Wegfall. (D. B. 38, 1894.)

(Anmerkung zu Seite 38 E. B. I.)
(Arbeiterblankokarten.)

Von den k. Oberbahnämtern wurden Bestellungen auf Arbeiterblankokarten zur Hinfahrt am Vorabende vor einem Sonn- und Festtage und zur Rückfahrt am Tage nach diesen Sonn- oder Festtagen vorgelegt. Solche besondere Blankokarten werden nicht aufgelegt, da die bestehenden Blankokarten auch für diesen Zweck entsprechen.

Dienstbefehl 38 hatte daher nur Arbeiter-Rückfahrkarten mit vollem Vordruck im Auge.

(Anmerkung zu E. B. I Seite 38.)
(Fahrpreisermässigung.)

Der ab 1. Februar l. Js. giltige Nachtrag IV zum preußisch-sächsisch-thüringisch-bayerischen Personen- und Gepäckverkehr (conf. Ausschreiben Nr. 122799/61172 III im Tarifanzeiger Nr. 2 d. J.) enthält besondere Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung — Fahrpreisermäßigungen für akademische Ausflüge, für Schulfahrten und Ferienkolonien und zu milden Zwecken. Zur Ausführung dieser Bestimmungen wird verfügt:

a) Für akademische Ausflüge.

Die auszugebenden Fahrkarten sind von der Ausgabestelle handschriftlich oder mittels Stempel auf der Rückseite mit den Buchstaben G. F. (Gesellschaftsfahrt) besonders zu kennzeichnen.

Die so gekennzeichneten Fahrkarten gewähren keinen Anspruch auf Gepäckfreigewicht.

b) Für Schulfahrten und Ferienkolonien.

In der Richtung nach bayerischen Stationen erfolgt die Abfertigung unter Verwendung eines besonderen Abfertigungsscheines*); in der Richtung von bayerischen Stationen dagegen werden die gewöhnlichen Blankokarten III. Klasse als solche verwendet, auf welchen die Zahl der Lehrer und Schüler und außerdem noch anzugeben ist, wie viele Schüler unter und wie viele über 10 Jahre Beförderung finden.

---

*) Muster siehe nächste Seite.

Ferner ist die Blankokarte mit dem Vermerk „ohne Freigepäck“ zu versehen.

c) Zu milden Zwecken.

Die Beförderung erfolgt nach Maßgabe der Kundmachung 30 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes vom 1. April 1894. (D. B. 9, 1895.)

Beförderungsschein Nr. ....

Giltig zur Fahrt von ....

nach .... über ....

in der III. Wagenklasse für

Lehrer
Schüler über } 10 Jahren.
Schüler unter }

Das Fahrgeld ist mit .... M. .... Pf.

wörtlich ....

bezahlt. Ohne Freigepäck.

.... den .... 18 ....

Die Fahrkartenausgabestelle

Gesehen der Stationsvorstand

(Stationsstempel) ....

Anmerkung. Beim Eintreffen auf der Zielstation ist dem Vorstand derselben sofort mitzutheilen, mit welchem Zuge die Rückfahrt erfolgen soll. Dasselbe gilt bei etwaiger Unterbrechung der Fahrt auf der Zwischenstation betreffs der Weiterfahrt. Dieser Schein ist vor Beendigung der Fahrt bezw. Rückfahrt an den Schaffner abzugeben.

(Anmerkung zu E. B. I Seite 38.)

(Fahrpreisermässigung.)

Das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern hat mit Entschließung vom 30. XI. 1894 Nr. 5986 II die Ermächtigung ertheilt, daß den Krankenschwestern St. Vincenz von Paul in Salzburg für ihre Fahrten zwischen dem Mutterhause in Salzburg und dem Krankenhause in Kufstein die gleichen Fahrpreisermäßigungen bewilligt werden, die gemäß Zusatzbestimmung V A zu § 11 der Verkehrsordnung den deutschen Krankenschwestern zugestanden sind. Für Fahrten auf anderen Strecken der k. b. Staatseisenbahnen kann diese Begünstigung nicht zugestanden werden.

(Zu Seite 76 Ziff. 6 Abs. 1—4.)

(Fahrpreisermässigung für Gendarmerieoffiziere und Gendarmen.)

Laut Ministerialentschließung v. 3. Jan. 1895 wurde den Gendarmeriebrigade-Befehlshabern auf ihren Dienstreisen die Benützung der Schnellzüge III. Klasse gegen Lösung halber Fahrkarten dieser Klasse und Zulösung von Schnellzugsergänzungskarten gestattet.

Hienach bestehen für die Beförderung der k. Gendarmerie auf Fahrkarten zur Zeit nachstehende Bestimmungen:

1. Gendarmerieoffiziere werden bei Dienstreisen auf Fahrkarten I. und II. Klasse zum halben Preise des allgemeinen Tarifes befördert. Rückfahrkarten werden nicht abgegeben.

Die Benützung eines Schnellzuges ist gegen Zulösung von Schnellzugsergänzungskarten zum vollen Preise gestattet.

Als Ausweis dient das Tragen der Schärpe.

2. Gendarmen werden bei Dienstreisen auf Fahrkarten III. Klasse zum halben Preise des allgemeinen Tarifes befördert. Rückfahrkarten werden

nicht abgegeben. Den Gendarmeriebrigade-Befehlshabern ist die Benützung von Schnellzügen in der III. Klasse gegen Zulösung von Schnellzugsergänzungskarten zum vollen Preise gestattet. Die übrige Gendarmeriemannschaft genießt bei Benützung von Schnellzügen keine Ermäßigung.

Als Ausweis für Gendarmen dient das Dienstbuch, das behufs Abstempelung am Fahrkartenschalter vorzuweisen ist.

3. Bei Urlaubsreisen werden die Gendarmeriemannschaften gegen Vorweisung des Urlaubspasses auf Militärfahrkarten befördert.

Hiefür kommen die gleichen Bestimmungen wie für die Mannschaften der Armee zur Anwendung. (D. B. 8, 1895.)

(Zu Seite 76 Ziff. 4 Abs. 2.)

(Fahrpreisermässigung für Einjährig-Freiwillige.)

Die Bestimmung in den Dienstesvorschriften zur Friedenstransportordnung, nach welcher den Einjährig-Freiwilligen eine Ermäßigung nur dann zusteht, wenn sie Anspruch auf Marschgebührnisse haben, bezieht sich lediglich auf die Entlassung aus der selbstgewählten Garnison zur Reise nach dem neuen Aufenthaltsorte.

Diese Bestimmung ist jedoch sinngemäß auch auf jene Fahrten der Einjährig-Freiwilligen angewendet, welche sie behufs Ableistung ihrer Militärpflicht als Einjährig-Freiwillige von ihrem bisherigen Wohnort nach der selbstgewählten Garnison auszuführen haben. (Dienstbefehl Nr. 31 1895.) Hingegen sind für Urlaubsreisen während des Dienstjahres den Einjährig-Freiwilligen dieselben Vergünstigungen zu gewähren, welche den übrigen Mannschaften gemäß Zusatzbestimmung d zu I A des Militärtarifes zustehen G. D. E. 104604 v. 23. X 95. (Siehe auch Seite 76, Ziff. 4 Abs. 1.)

(Zu Seite 77 Ziff. 8.)

(Benützung der Schnellzüge durch Militärpersonen.)

Auf den k. b Staatseisenbahnen können einzelne im Dienste reisende Militärpersonen und kleinere Mannschaftstransporte mit bestimmten, die III. Wagenklasse führenden Schnellzügen zu den Sätzen des Militärtarifs ohne weiteren Zuschlag unter der Voraussetzung befördert werden:

1. daß es sich um Reisen auf größere Entfernungen — von mindestens 300 km — handelt, oder daß nur durch Benützung eines oder des anderen der bestimmten Schnellzüge wichtige Anschlüsse und damit die Zielstationen der Transporte innerhalb einer bestimmten Frist noch erreicht werden können;
2. daß nie mehr als 40 Mann auf ein- und denselben Schnellzug zugehen und durch Mitnahme derselben die zulässige Stärke des betreffenden Zuges nicht überschritten wird.

Diejenigen Schnellzüge, welche von einzelnen im Dienste reisenden Militärpersonen und kleineren Mannschaftstransporten unter vorstehenden Voraussetzungen ohne Zuschlag benützt werden können, werden vor Beginn jeder Fahrordnung bekannt gegeben. (Nachtrag 1 zu den Dienstvorschriften zur Militärtransportordnung.)

Erläuternd wird bemerkt, daß im Falle die direkte Abfertigung von Militärpersonen nach einer mehr als 300 km entfernten Station auf Grund von aufliegenden Militärfahrkarten oder Blankokarten nicht vorgenommen werden kann und deshalb gebrochene Abfertigung nach einer Zwischenstation eintreten muß, Militärfahrkarten bezw. Blankofahrkarten auch nach Unterwegsstationen zu verabfolgen und den neuen Vorschriften entsprechend, als zu Schnellzügen giltig, zu bezeichnen sind.

Das Kondukteurpersonal ist von den neuen Bestimmungen entsprechend zu verständigen und anzuweisen, in jenen Fällen, in welchen Militärfahrkarten

nach einer offenbar weniger als 300 km entfernten Station ohne weiteren Zuschlag zu Schnellzügen benützt werden, sich den Urlaubspaß zur Prüfung vorzeigen zu lassen. (D. B. 75/1895.) Ausdehnung dieser Bestimmung auf Urlaubsreisen von Mannschaften siehe Nachtrag I zu den Dienstvorschr. z Mil.-Trp.-O.

(Ergänzung der Fußnote auf Seite 77.)
(Placirung der Kadetten in den Eisenbahnzügen).

Seitens der Militärverwaltung wurde Klage darüber geführt, daß die Zöglinge des Kadettenkorps bei Benützung der III. Wagenklasse auf den Eisenbahnen vielfach mit Elementen in Berührung kommen, welche auf die Gesinnung und die Sitten der Kadetten einen höchst schädlichen Einfluß ausüben.

Es sind daher dem betreffenden Personale die Bestimmungen des Dienstbefehles Nr. 53 vom Jahre 1888, wonach die Zöglinge der genannten Anstalt bei Reisen in größerer Anzahl, soweit möglich, in besonderen Coupé's zusammen untergebracht werden sollen, zur genauesten Beachtung jeweils vor Beginn der Weihnachts-, Oster- und Herbstferien in Erinnerung zu bringen, und ist außerdem zu veranlassen, daß auch einzeln reisenden Kadetten, soweit Plätze in den Personenzügen verfügbar sind und die Einstellung von weiteren Wägen dadurch nicht erforderlich wird, besondere Wagenabtheilungen III. Klasse angewiesen werden.

Bei Platzmangel sind einzelne Kadetten thunlichst nur mit Schülern anderer höherer Lehranstalten, oder doch nur mit solchen Reisenden zusammenzusetzen, von denen anzunehmen ist, daß sie auf die übrigen Fahrgäste die gebührende Rücksicht nehmen werden. (G. D. E. 62900 v. 19. VI. 94.)

(Zweite Anmerkung ** zu Seite 79.)
(Militärgut.)

Nach den Bestimmungen der Friedens-Transportordnung (§ 33 Ziff. 2) dürfen von den Militärbehörden oder deren Vertretern als Militärgut nur solche Güter zur Eisenbahnbeförderung aufgegeben werden, welche sich im Eigenthum oder im Besitze der Militärverwaltung befinden und durch die Versendung aus diesem Verhältnisse nicht ausscheiden.

Die Aufgabe hat mit einem gemäß § 17 Ziff. 3 der Friedens-Transportordnung von der absendenden Militärbehörde bescheinigten Frachtbriefe oder wenn Begleitung eintritt, mit einem Militärfahrschein zu geschehen.

Die Abfertigung erfolgt zu den Sätzen des Militärtarifes, welche als Durchschnittssätze für Militärgut jeder Art gelten.

Hieraus folgt, daß die Auflieferung von Militärgut mit gewöhnlichem Frachtbriefe für den öffentlichen Verkehr und die Berechnung der regelmäßigen oder Ausnahmefrachten der allgemeinen Gütertarife auch für solche Fälle ausgeschlossen ist, in welchen die Anwendung der allgemeinen Gütertarife eine niedrigere Fracht als die des Militärtarifes ergeben würde. (D. B. 57, 1894.)

(Zu Seite 83 †.)
(Militärtransporte.)

Gemäß Anlage III Ziffer 3 der Friedens-Transportordnung im Zusammenhalte mit dem Muster zu den Militärfahrscheinen, sowie nach den Bestimmungen der Dienstesvorschriften zur Friedens-Transportordnung Seite 7 Lit. b ist jede in der Stärke und dem Laufe der Militär-Transporte unterwegs eintretende Aenderung nicht nur auf dem Abschnitte 2 des Militärfahrscheines, sondern auch auf dem zugehörigen Kontrolzettel durch den Zugführer vorzumerken.

Da diese Vormerkungen nach Mittheilung der Militärverwaltung in jüngster Zeit vielfach unterlassen worden sind, auf die Bethätigung derselben aber Werth gelegt werden muß, so werden die oben angeführten Bestimmungen zur genauesten Beachtung in Erinnerung gebracht. (D. B. 11, 1894.)

(Fußnote zu Seite 87.)
(Abstempeln der Fahrkarten.)

Nach § 4 Abs. 1 der allgemeinen Abfertigungsvorschriften vom 1. Juni 1894 erhalten alle Karten, sowohl die fertig gedruckten als die Blankokarten, den Monat und den Tag, an welchem sie ausgegeben wurden, aufgestempelt und aus Abs. 2 des bezeichneten Paragraphen geht hervor, daß es den Verwaltungen überlassen bleibt, die Jahreszahl aufzustempeln.

Es ist deßhalb selbstverständlich, daß Fahrkarten von Stationen außerbayerischer Verwaltungen, welchen nur Monat und Tag aufgestempelt ist, nicht zu beanstanden sind. (G. D. E. 65544 v. 26. VI. 95.)

(Fußnote zu Seite 87 †.)
(Abstempeln der Fahrkarten.)

Es besteht Veranlassung, auf die Exemplifikation in Abs. 2 des § 4 der allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften hinzuweisen, nach welcher bei Abstempelung der Fahrkarten die Tage vom 1. bis 9. jedes Monats mit Vorsetzung der Type 0 aufzudrücken sind. Diese Anordnung hat den leicht ersichtlichen Zweck, im Hinblick auf die lange Giltigkeit der Rückfahrkarten eine Datumsfälschung zu verhindern, und ist daher genauestens zu beachten. (Ausschr. O. B. A. München Nr. 64732 III v. 27. August 1894.)

(Anmerkung zu Seite 90 *.)
(Uebergang in eine höhere Wagenklasse.)

Es ist Veranlassung gegeben, darauf aufmerksam zu machen, daß die den Uebergang in eine höhere Wagenklasse oder Zugsgattung betreffende Zusatzbestimmung zu § 14 der Verkehrsordnung (Tabelle auf Seite 30 des Heftes A vom 1. Juli 1894) ausschließlich für die k. b. Staatseisenbahnen Giltigkeit hat, nachdem dieselbe in lateinischer Cursivschrift gedruckt ist.

Die Abgabe der in der Zusatzbestimmung vorgesehenen Karten nach außerbayerischen Stationen ist deßhalb unstatthaft. In solchen Fällen ist die Karte lediglich bis zu der betreffenden Uebergangsstation auszugeben. (D. B. 62, 1894.)

(Fußnote † zu Seite 92.)
(Unterbrechung der Fahrt.)

Nach Zusatzbestimmung 2 zu § 25 der Verkehrsordnung kann bei Benützung von Rückfahrkarten die Reise innerhalb der Giltigkeitsdauer der Fahrkarte auf beliebige Zeit unterbrochen und braucht nicht schon am nächstfolgenden Tage fortgesetzt werden.

Hiedurch ist für Rückfahrkarten die Vorschrift des § 25, daß nach einer Fahrtunterbrechung „mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden Zuge weiterzureisen“ ist, aufgehoben. Diese Aufhebung ist nach dem Wortlaute der Zusatzbestimmung nicht auf die Fahrtunterbrechung bei der Rückfahrt beschränkt, sie gilt demnach auch für die Unterbrechung der Hinfahrt.

Daraus, daß die Rückfahrkarten bezüglich des Antrittes der Hinfahrt den einfachen Fahrkarten gleichgestellt sind, daß also auch Rückfahrkarten nach § 19 der Verkehrsordnung zum Antritte der Hinfahrt an einem späteren als dem Lösungstage ausdrücklich durch einen Vermerk des Stationsvorstandes giltig erklärt werden müssen, kann nicht der Schluß gezogen werden, daß auch die für einfache Fahrkarten bezüglich der Fahrtunterbrechung gegebenen Beschränkungen auf die Hinfahrt mit Rückfahrkarten Anwendung finden sollen.

Ebensowenig kann dies daraus gefolgert werden, daß in der gleichen Zusatzbestimmung auch die Fahrscheinhefte aufgeführt sind, für die bezüglich des Antrittes der Reise eine andere Bestimmung als für Rückfahrkarten besteht. Einer solchen Auslegung steht der deutliche, jeden Zweifel *ausschließende* Wortlaut der Zusatzbestimmung 2 direkt entgegen.

Daß bei Nichtausführung der Rückreise und einer in Folge hievon eintretenden Rückvergütung des Preisunterschiedes für einfache und Rückfahrkarten thatsächlich eine längere Unterbrechung der einfachen Fahrt stattgefunden haben kann, ist ohne Belang, weil hiebei eine Schädigung der Interessen der Eisenbahn ausgeschlossen ist. (G. D. E. 45219 v. 14. V. 95.)

(Fußnote †† zu Seite 93.)
(Unterbrechung der Fahrt.)

Auf die Anfrage, ob es nicht in einzelnen Fällen nach Lage der Sache gestattet werden könne, den nach § 25 der Verkehrsordnung sofort nach Verlassen des Zuges zu erholenden Vermerk des Stationsvorstehers wegen Unterbrechung der Fahrt auch nachträglich zu ertheilen, wird bemerkt, daß die bezügliche Bestimmung der Verkehrsordnung, die auch in den Betriebsreglements fast aller außerdeutschen Bahnen sich findet, zu Kontrolzwecken gegeben ist, weil in den meisten Fällen später nicht mehr nachgewiesen werden kann, mit welchem Zuge die Ankunft erfolgt ist. Allen viel reisenden Personen, namentlich des Geschäftsstandes, ist diese Bestimmung wohl bekannt, weßhalb deren Nichtbeachtung in den meisten Fällen nicht auf Unkenntniß beruht.

Es besteht daher keine Veranlassung, solchen Reisenden gegenüber von deren strenger Durchführung abzusehen. Eine milde Handhabung würde in kurzer Zeit deren Mißachtung zur Regel werden lassen.

Aus diesem Grunde kann auch eine allgemeine Ermächtigung an die Stationen, nachträglich die Bestätigung zu ertheilen, nicht gegeben werden.

Solche allgemeine Anweisungen, die nur für den Dienst bestimmt sind, finden gleichwohl stets sofort den Weg in die Presse, wodurch dann aus der ausnahmsweise ertheilten Ermächtigung ein Anspruch gefolgert wird.

In besonderen Fällen, z. B. wenn Erkrankung oder bei augenscheinlich des Reisens ungewöhnten Personen wirkliche Unkenntniß die Schuld an dem Unterlassen der sofortigen Einholung der Bestätigung trägt, wird der nachträgliche Vermerk nicht umgangen werden können.

In solchen Fällen wird seitens der Stationsbeamten auch jetzt schon so verfahren. Einzelne Härten, die vielleicht durch zu starres Festhalten am Wortlaute veranlaßt werden, können auf dem Reklamationswege ausgeglichen werden. (G. D. E. 63928 v. 19. VI. 95.)

(Fußnote †* zu Seite 93.)
(Unterbrechung der Fahrt.)

Zur Beseitigung etwaiger Zweifel wird aufmerksam gemacht, daß auch die an Mitglieder des bayerischen Frauenvereins zu ermäßigten Preisen abgegebenen Fahrkarten zur einmaligen Fahrtunterbrechung berechtigen.

Hiebei wird auf die Zusatzbestimmung 5 zu § 25 der Verkehrsordnung verwiesen, die ausdrücklich auf alle Fahrtausweise, für die besondere Bestimmungen nicht bestehen, die allgemeinen Bestimmungen über die Fahrtunterbrechung anwendbar erklärt. Hienach können die jeweils zu besonderen Anlässen mit ermäßigten Preisen abgegebenen einfachen, sowie Hin- und Rückfahrkarten zur Fahrtunterbrechung benützt werden, wie dieselben auch zur Fahrt über andere als den darauf vorgeschriebenen Strecken unter den bekannten Bedingungen berechtigen, soweit nicht für einzelne Fahrten die Benützung bestimmter Züge vorgeschrieben ist. Das Letztere trifft beispielsweise bei den Oktoberfestfahrkarten für die Hinfahrt zu. (G. D. E. 124584 v. 21. XI. 94.

(Text zu Seite 96—100.)
(Benützung von Fahrkarten über andere Strecken.)

I. Nach der Zusatzbestimmung B zu § 12 der Verkehrsordnung kann auf Wunsch von Reisenden im inneren Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen

die Benützung einer einfachen oder einer Rückfahrkarte, eines Rundreise- oder Fahrscheinheftes oder einer Zeitkarte über eine andere als die darauf vorgeschriebene Strecke gestattet werden, wenn diese Strecke gleichfalls nach der Bestimmungsstation führt, für welche die Fahrkarte lautet. In diesem Falle bleibt demnach die Abfahrts- und die Bestimmungsstation unverändert, nur die Strecke, die zur Fahrt zwischen beiden benützt wird, ist geändert.

Beispiel 1. Ein Reisender mit einer einfachen Fahrkarte III. Klasse Personenzug Passau—Würzburg wünscht ab Nürnberg über Ansbach nach Würzburg zu reisen. Hiezu kann ihm die Genehmigung ertheilt werden; da jedoch die Strecke Nürnberg—Ansbach—Würzburg um 30 km länger ist als die direkte Strecke, hat er einen Betrag von 1.10 Mk. nachzubezahlen.

Beispiel 2. Der Inhaber einer Rückfahrkarte Neuoffingen—Nürnberg C.-B. über Augsburg will die Rückfahrt über Dillingen ausführen. Die Genehmigung wird ertheilt ohne Nachbezahlung, weil die gewählte Strecke kürzer ist.

Beispiel 3. In Bamberg wird eine Rückfahrkarte nach Gemünden über Arnstein gelöst. Wegen günstigerer Zugsverbindung wird das Ansuchen gestellt, die Hinfahrt nach Gemünden über Würzburg ausführen zu dürfen. Diesem Ansuchen wird gegen Bezahlung des einfachen Fahrpreises für die Mehrentfernung stattgegeben.

Beispiel 4. Am Fahrkartenschalter in München C.-B. meldet sich ein Reisender und zeigt ein zusammengestelltes Fahrscheinheft mit nachstehenden bayerischen Fahrscheinen vor: München C.-B. — Augsburg, Augsburg — Nürnberg C.-B., Nürnberg C.-B.—Bamberg, Bamberg—Lichtenfels, Lichtenfels—Bayreuth. Er wünscht auf dem kürzesten Wege von München über Regensburg—Weiden nach Bayreuth zu fahren. Die Genehmigung wird ohne Nachzahlung ertheilt.

II. Außerdem können auf Wunsch Rückfahrkarten zur Rückfahrt auch ab einer anderen als der darauf vorgeschriebenen Station giltig erklärt werden.

Desgleichen kann auch Inhabern von Rundreise- und Fahrscheinheften die Benützung von Fahrscheinen ab einer anderen als der darauf vorgedruckten Station bewilligt werden. In diesen Fällen tritt sonach neben der Aenderung der Fahrstrecke auch noch eine Aenderung der Abfahrtsstation ein.

Beispiel 5. Mit einer Rückfahrkarte Bamberg—Untersteinach will die Rückfahrt nach Bamberg ab Kronach ausgeführt werden. Die Genehmigung wird ertheilt. Eine Nacherhebung findet nicht statt, weil die gewählte Strecke kürzer ist.

Beispiel 6. Ein Besucher der Festspiele in Bayreuth ist im Besitze eines Rundreiseheftes II. Klasse, das noch bayerische Fahrscheine Bamberg—Schweinfurt C.-B.—Würzburg enthält. Die Fahrt Bamberg—Bayreuth war mit neugelöster Fahrkarte ausgeführt worden. Die Benützung des Rundreiseheftes zur Fahrt von Bayreuth nach Würzburg über Nürnberg statt von Bamberg nach Würzburg wird gegen Nachbezahlung der vollen Schnellzugstaxe für die Mehrentfernung von 95 km gestattet.

III. In allen vorstehend aufgeführten Fällen muß das Ziel der Reise das gleiche bleiben. Es kann daher keine Fahrkarte nach einer anderen als der darauf vorgeschriebenen Endstation benützt werden. Deßhalb ist die Benützung mehrerer an einander anschließender Rückfahrkarten über eine andere als die aus dem Vordrucke der einzelnen Karten sich zusammensetzende Strecken unstatthaft, weil in diesem Falle eine Aenderung der Zielstation von Rückfahrkarten eintreten müßte.

Beispiel 7. Eine Rückfahrkarte Augsburg—Lindau will zur Rückfahrt nach München C.-B. benützt werden. Die Genehmigung kann nicht ertheilt werden.

Beispiel 8. In einem zusammenstellbaren Fahrscheinhefte befinden

sich noch Fahrscheine Hof—Bamberg und Bamberg—Nürnberg. Der Inhaber dieses Heftes wünscht mit diesen Fahrscheinen von Hof nach Regensburg über Weiden zu fahren. Diesem Wunsche kann nicht stattgegeben werden, obwohl diese Strecke kürzer ist, weil eine Aenderung der Endstation eintreten würde.

Beispiel 9. Eine Rückfahrkarte München—Augsburg und eine Rückfahrkarte Augsburg—Nürnberg können nicht zur Rückfahrt Nürnberg—München über Ingolstadt benützt werden, weil in diesem Falle die zweite Rückfahrkarte Augsburg—Nürnberg nach einer anderen als der darauf vorgeschriebenen Endstation giltig erklärt werden müßte.

Hingegen besteht kein Anstand, die Rückfahrkarte München—Augsburg zur Rückfahrt ab Nürnberg nach München unter entsprechender Nachzahlung gemäß Ziff. II benutzbar zu machen.

IV. Eine Ausnahme von dieser Bestimmung unter III besteht nur insoweit, als die verschiedenen Bahnhöfe eines Orts als eine Station zu betrachten sind. Der Berechnung des etwa nachzuzahlenden Betrages wird die Entfernung nach jenem Bahnhofe zu Grunde gelegt, nach dem die Fahrt ausgeführt werden will.

Beispiel 10. Eine Rückfahrkarte München Centralbahnhof—Marzling will zur Rückfahrt von Thann-Lengdorf nach München Ostbahnhof benützt werden. Die beiden Bahnhöfe Münchens sind als eine Station zu betrachten. Die Genehmigung wird daher ertheilt. Die Entfernung Thann-Lengdorf—München Ostbahnhof ist kürzer als jene Marzling—München Centralbahnhof, weßhalb Nacherhebung wegfällt.

V. Vorstehende Bestimmungen gelten zunächst nur für den inneren Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnen. Im Verkehr mit anderen Bahnen können sie nur dann Anwendung finden, wenn die auf der Fahrkarte vorgeschriebene, sowie die zu benützende Strecke ausschließlich auf den bayerischen Staatseisenbahnen liegen.

Beispiel 11. Eine Fahrkarte Frankfurt a. M.—München C.-B. über Aschaffenburg—Ansbach kann zur Fahrt über Aschaffenburg—Nürnberg nach München C.-B. gegen Nachzahlung für den Entfernungsunterschied umgeschrieben werden.

VI. Gelangt ein Reisender mit einer Fahrkarte des direkten Verkehrs an einer unrichtigen Uebergangsstation auf die bayerischen Staatseisenbahnen, so kann ihm unter obigen Bedingungen die Fortsetzung der Reise nach der bayerischen Bestimmungsstation, im Durchgangsverkehre nach der auf der Fahrkarte vorgeschriebenen bayerischen Ausgangsstation gestattet werden.

Beispiel 12. Bei Ankunft des preußischen Schnellzuges in Probstzella findet sich ein Reisender mit einer Rückfahrkarte München—Berlin II. Klasse Schnellzug, welche jedoch nicht über Probstzella, sondern über Hof—Regensburg lautet. Auf Vorzeigen seiner Karte wird ihm die Weiterreise nach München mit dem Anschlußzuge gestattet, für den Entfernungsunterschied zwischen Probstzella — München und Hof — München mit 44 km wird der volle Schnellzugsfahrpreis mit 2.90 Mk. nacherhoben.

Beispiel 13. Ein Rundreiseheft mit Fahrscheinen Passau—Aschaffenburg über Nürnberg kann, wenn der Reisende statt in Passau in Eger auf die bayerischen Staatseisenbahnen gelangt, zur Benützung von Eger nach Aschaffenburg zugelassen werden.

VII. Die Umschreibung einer Fahrkarte des direkten Verkehrs nach einer anderen Uebergangsstation ist unstatthaft.

Beispiel 14. Um schneller in die Heimath zurückzukommen, stellt ein Kaufmann aus Köln, der im Besitze eines zusammengestellten Fahrscheinheftes über Meiningen—Cassel ist, in Würzburg das Ansuchen, ihm sein Fahrscheinheft zur Fahrt über Aschaffenburg—Mainz giltig zu erklären. Das Ansuchen muß abgelehnt werden.

Beispiel 15. Das in Beispiel 13 bezeichnete Rundreiseheft kann zur Fahrt von Eger nach Crailsheim statt nach Aschaffenburg nicht benützt werden.

VIII. Eine Ausnahme von der Bestimmung der Ziff. VII besteht im Verkehre mit Oesterreich über Salzburg, Simbach und Passau. Die österreichischen Staatsbahnen lassen über Passau, Salzburg und Simbach lautende Karten und Hefte zur Fahrt über jede dieser drei Uebergangsstationen zu. Insoweit sich eine Mehrentfernung ergibt, wird seitens der Uebergangsstation Nachbezahlung verlangt. Demgemäß können auch bayerische Stationen Karten und Hefte, die über Passau, Salzburg und Simbach lauten, nach einer dieser Uebergangsstationen giltig erklären.

Beispiel 16. Eine Rückfahrkarte Wien—München über Simbach wird zur Rückfahrt über Salzburg giltig erklärt. Für die Mehrentfernung München—Salzburg gegenüber München—Simbach, d. i. für 30 km, wird Zuschlag erhoben. Der auf die Mehrentfernung Salzburg—Wien gegenüber Simbach—Wien entfallende Zuschlag wird durch die österreichische Uebergangsstation Salzburg eingezogen.

Eine weitere Ausnahme besteht für den Verkehr mit Sachsen über Eger und Hof—Plauen. Die sächsischen Staatseisenbahnen lassen über Eger lautende Fahrkarten ohne Nachzahlung über Hof, über Hof lautende gegen Nachzahlung für die Mehrentfernung über Eger zu. Demgemäß können auch bayerische Stationen Fahrkarten nach Sachsen über Eger nach Hof, Fahrkarten nach Sachsen über Hof nach Eger giltig erklären.

Beispiel 17. Eine Rückfahrkarte Leipzig—Regensburg über Hof will zur Rückfahrt über Eger benützt werden. Dies wird gestattet. Für die bayerische Strecke wird eine Nachzahlung nicht verlangt, weil die Entfernung Regensburg—Eger kürzer als Regensburg—Hof ist. Hingegen wird der Reisende aufmerksam gemacht, daß er in Eger für Mehrentfernung Eger—Leipzig gegenüber Hof—Leipzig nachzuzahlen hat.

IX. Das in Ziff. VII gegebene Verbot der Umschreibung einer Fahrkarte oder eines Fahrscheinheftes nach einer anderen Uebergangsstation findet auch auf die Fahrscheinhefte des Durchgangsverkehres Anwendung, die eine wahlweise Benützung mehrerer Strecken zulassen. Bei diesen muß die Fahrt auf jener Strecke fortgesetzt werden, auf der die Reise begonnen wurde. Eine Ausnahme besteht auch hier für die Uebergangsstationen Passau, Salzburg und Simbach (Ziff. VIII).

Beispiel 18. Die Fahrscheinhefte Wien—Paris enthalten für die bayerischen Staatseisenbahnen folgende Fahrscheine:

a) Salzburg / oder Simbach — München
oder
Passau—Nürnberg

b) München—Ulm
oder
Nürnberg—Würzburg.

Es ist nicht statthaft, diese Fahrscheine zur Benützung von Salzburg, Simbach oder München nach Würzburg oder von Passau oder Nürnberg nach Ulm giltig zu erklären.

Beispiel 19. Hingegen kann bei der Fahrt von Paris nach Wien eine Umschreibung der Fahrscheine

a) Ulm—München
oder
Würzburg—Nürnberg

b) München — Salzburg / oder Simbach
oder
Nürnberg—Passau

zur Benützung von Ulm oder München nach Passau, von Würzburg oder Nürnberg nach Salzburg oder Simbach stattfinden, wobei für die Mehrentfernung der Zuschlag zu berechnen und zu erheben ist.

X. Eine einmalige Unterbrechung der Fahrt ist auch bei Benützung einer anderen Strecke gegen Bescheinigung durch den Stationsvorstand zulässig. Unzulässig hingegen ist der Uebergang von der Unterbrechungsstaton auf eine andere Strecke.

Beispiel 20. Eine Rückfahrkarte München—Augsburg war zur Rückfahrt von Augsburg bis Maisach benützt worden, wo die Fahrt unterbrochen wurde. Der Inhaber dieser Karte wünscht nun die unterbrochene Fahrt in Bruck wieder aufzunehmen und von dort aus nach München fortzusetzen. Dies ist unstatthaft. Es ist vielmehr eine neue Fahrkarte bis Pasing zu lösen. Ab Pasing kann nach Zusatzbestimmung 3 zu § 25 der Verkehrsordnung wieder die Rückfahrkarte benützt werden.

XI. Sind in einem zusammengestellten Fahrscheinhefte Fahrscheine verschiedener Klassen, so kann bei Benützung einer anderen Strecke die Umschreibung nur für die niederste dieser Klassen stattfinden.

Beispiel 21. Auf einem Fahrscheinhefte, das Fahrscheine II. Klasse von München bis Regensburg, dann aber einen Fahrschein III. Klasse von Regensburg nach Nürnberg enthält, kann die Umschreibung zur Fahrt von München nach Nürnberg über Treuchtlingen nur für die III. Klasse geschehen.

XII. Für den bei Benützung einer längeren Strecke nachzuerhebenden Betrag ist thunlichst eine Karte zu diesem Preise abzugeben oder eine Blankokarte auszufertigen. Diese Karte ist handschriftlich mit „Zuschlagkarte" zu bezeichnen, wodurch sie zur anderweitigen Verwendung unbrauchbar wird.

XIII. Die Vormerkung der Benützbarkeit über eine andere Strecke auf der umzuschreibenden Karte ist auf der Rückseite dieser, bei Umschreibung mehrerer Fahrscheine auf deren letztem deutlich und in jeden Zweifel ausschließender Weise vorzunehmen. Fehlt auf der Karte der entsprechende Raum, so ist eine gesonderte Bescheinigung, in der die Nummer und Streckenbezeichnung der Karte aufzuführen ist, auszustellen. Die Vormerkung auf den Karten hat ungefähr zu lauten:

Bei Beispiel 1. Mit Zuschlagkarte zu 1.10 Mk. giltig über Ansbach.
" " 2. Giltig zur Rückfahrt über Dillingen.
" " 3. Giltig zur Hinfahrt über Würzburg.
" " 4. Die Fahrscheine von München bis Bayreuth gelten zur Fahrt nach Bayreuth über Regensburg.
" " 5. Giltig zur Rückfahrt ab Kronach.
" " 6. Die Fahrscheine von Bamberg nach Würzburg berechtigen mit Zuschlagkarte zu 6.20 Mk. zur Fahrt von Bayreuth nach Würzburg oder Nürnberg. u. s. w.

Diese Bemerkungen sind von dem ausfertigenden Beamten zu unterschreiben und mit dem Stempel zu versehen.

Wäre bei Beispiel 5 auf der Rückseite der Karte nicht genügend Platz für Anbringung der Vormerkung, so wäre eine Bestätigung in nachstehender Form auszustellen:

Bestätigung:
Die Rückfahrkarte III. Klasse Bamberg—Untersteinach
Nr. 3766 ist giltig
zur Rückfahrt von Kronach nach Bamberg.
Kronach, den 1. Februar 1895.
K. Bahnexpedition.
Stempel. Unterschrift.

Die als Zuschlagkarten abgegebenen Fahrkarten sind mit „Zuschlagkarte" zu bezeichnen. (D. B. 41, 1895.)

(Fußnote * zu Seite 100.)

(Bestätigung über die Nichtausnützung von Fahrkarten.)

Mit Dienstbefehl Nr. 82 vom Jahre 1894 wurde angeordnet, daß bei Abgabe von Bescheinigungen über die Nichtausnützung von Fahrkarten und sonstigen Fahrtausweisen diese auf der Vorderseite mit Tinte kreuzweise zu durchstreichen sind, um zu verhüten, daß dieselben — was bei der Eile, mit welcher die Fahrkarten-Kontrole seitens des Fahrpersonals häufig vorgenommen werden muß, nicht schwer auszuführen ist — ungeachtet der auf der Rückseite angebrachten Bestätigung über die Nichtausnützung dennoch mißbräuchlich zu weiteren Fahrten verwendet werden, während nach Beendigung der Fahrt auf Grund des bahnseitigen Vermerkes der auf die angeblich nicht benützte Strecke entfallende Betrag reklamirt wird.

Gleichzeitig wird bemerkt, daß jede Bestätigung über die Nichtausnützung von Fahrtausweisen mit Ort, Datum, Dienstesstelle und Unterschrift des betreffenden Beamten zu versehen und in klarer, jeden Zweifel ausschließender Weise anzubringen ist, um bei Erledigung von Rückvergütungsgesuchen zeitraubende Rückfragen zu vermeiden.

Wenn eine deutliche Bestätigung auf der Rückseite der Fahrkarte wegen Mangel an Platz nicht thunlich erscheint, ist sie auf einem besonderen Blatte unter genauer Bezeichnung der Karte, des Fahrscheinheftes u. s. w. anzubringen.

(Ergänzung zu Seite 104 Abs. 4.)

(Unterbringung von Reisenden in direkten Wagen.)

Es ist wiederholt darüber Klage geführt worden, daß die in den direkten Schnellzügen laufenden durchgehenden Wagen häufig dadurch ihrer Bestimmung entzogen werden, daß in denselben Reisende untergebracht werden, welche ihrem Reiseziele nach zunächst nicht auf diese Wagen zu verweisen wären, während dann die mit direkten Fahrkarten versehenen Reisenden daselbst keinen Platz mehr finden.

Dem hiebei in Frage kommenden Kondukteurpersonale ist daher neuerdings einzuschärfen, daß in den direkten Wagen zunächst diejenigen Passagiere unterzubringen sind, welche bis zur Bestimmungsstation des direkten Wagens oder doch auf größere Entfernung reisen und bei Nichtbenützung des direkten Wagens zu ein- oder mehrmaligem Umsteigen genöthigt wären.

Die hienach unbesetzt bleibenden oder erfahrungsgemäß nicht benöthigten Plätze können selbstverständlich — jedoch nur, wenn in den Unterwegswagen Platzmangel eingetreten — auch Lokalreisenden zugewiesen werden, doch ist stets im Auge zu behalten, daß hiedurch die direkten Reisenden nicht zu sehr beengt oder sonst belästigt werden.

Für die Beachtung und verständnißvolle Durchführung dieser Bestimmung haben die Abfertigungsbeamten durch entsprechende Belehrung und Ueberwachung des Personales Sorge zu tragen. (G. D. E. 122043 v. 17. XI. 94.)

(Zusatzbestimmung zu Seite 108.)

(Mitnahme von Hunden.)

Inhaber von Fahrkahrten I. und II. Klasse können, soweit die Mitnahme von Hunden in die Personenwagen überhaupt zugelassen wird, mit einem Hunde in der III. Klasse oder im Packwagen Platz nehmen, ohne eine besondere Bezahlung für den Hund zu leisten. Diese Bestimmung gilt für Fahrkarten zur einfachen Fahrt, Rückfahrkarten und Fahrscheinbücher. Zeitkarten sind ausgeschlossen. (T. A. Nr. 51, 1894.)

(Fußnote ** zu Seite 109 Abs. 3 von oben.)

(Placirung und Beförderung kranker Personen.)

Die Beförderung von Personen, von welchen bekannt ist, daß sie an leicht übertragbaren schweren Krankheiten, nämlich Diphtheritis, Masern, Scharlach, Ruhr (Dysenterie), Flecktyphus oder Pocken leiden, darf nur dann

und zwar nur in besonderen Wagen stattfinden, wenn für die Erkrankten besondere Wagen nach Maßgabe der Zusatzbestimmung B zu § 10 der Verkehrs-Ordnung bereit gestellt und bezahlt werden. Dagegen ist die Beförderung solcher Kranken in besonderen Abtheilungen der im Uebrigen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnwagen unzulässig.

(Text der Ziff. 7 Seite 110.)
(Krankentransporte.)

Die Zusatzbestimmung B 6 zu § 10 der Verkehrsordnung, enthalten im deutschen Eisenbahn-, Personen- und Gepäcktarife Theil I vom 1. April 1894, wonach bei Einstellung von Gepäck- oder Güterwagen, sowie von Personenwagen IV. und III. Klasse (insofern aus letzteren die Sitze herausgenommen worden sind) für die Beförderung von Kranken vier Fahrkarten I. Klasse der betreffenden Zuggattung zu lösen sind, hat auch im Verkehre der bayerischen Staatseisenbahnstationen unter sich Anwendung zu finden.

Es sind demnach auch in diesem Falle vier statt wie seither sechs Karten zu lösen. (D. B. 27, 1894.)

(Zu Seite 111 als Ziff. 10 beizufügen.)
(Standgebühr für Personenwagen.)

10. Für den Fall der zeitweiligen Hinterstellung fremder Wagen in einem gedeckten Schupfen wird für den Tag und Wagen eine Gebühr von 2 M. erhoben; bei Hinterstellung im Freien ermäßigt sich diese Gebühr für den Tag und Wagen auf 1 M. Außerdem sind, wenn von Seite der Wageneigenthümerin nicht darauf verzichtet wird, eine Zeitmiethe von 2 M. und eine Verzögerungsgebühr von 4 M. für den Wagen und Tag zu erheben. Für achträdrige Personenwagen betragen diese Gebühren 3 bezw. 6 M.

(Anmerkung zu Ziff. 10 Seite 111.)
(Stundung von Transportgebühren.)

In neuerer Zeit ist es wiederholt vorgekommen, daß bei Beförderung von Salonwagen, Pferden und Equipagen u. s. w. Allerhöchster und Höchster Herrschaften die Fahrt- bezw. Transportgebühren gestundet wurden, ohne daß die Generaldirektion hievon Kenntniß hatte.

Dieselbe war daher auch nicht in der Lage, die gestundeten Gebühren gemäß Kundmachung 13 des deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes in Rechnung zu stellen.

Abgesehen davon, daß die nachträgliche Aufstellung solcher Kostenberechnungen in der Regel mit weitläufigen und zeitraubenden Recherchen verbunden ist, kann auf diese Weise die Einhebung solcher gestundeter Gebühren leicht ganz übersehen werden.

Unter Hinweis auf die vorbezeichnete Kundmachung wird daher zur Erzielung eines gleichheitlichen Verfahrens hiemit angeordnet, daß die für jeden derartigen Transport gestundeten Gebühren seitens der betreffenden Abfertigungsstelle für die Folge jeweils sofort mit einer detailirten und spezifizirten Kostenberechnung durch Vermittlung des Oberbahnamtes anher gemeldet werden. — Sollte es andererseits vorkommen, daß Gebühren, deren Stundung ursprünglich beantragt und angeordnet war, beim Antritt der Reise oder bei Aufgabe der Transporte gleichwohl baar erlegt werden, so ist auch hierüber kurze Anzeige zu erstatten. (G. D. E. 114506 v. 24. X. 94.)

(Zu Seite 123.)
(Kontrole der Freifahrtslegitimationen.)

Es wurde mehrfach beobachtet, daß Seitens der Inhaber von Freifahrtslegitimationen die Uebung besteht, bei der Fahrkartenkontrole die Legitimationen nicht vorzuzeigen, sondern nur die Art derselben und deren Nummer zu nennen.

Dieses Verfahren ist besonders seit Einführung der Perronsperre auch im Publikum bekannt geworden und sind schon Fälle vorgekommen, daß dasselbe von zahlungspflichtigen Fahrgästen behufs Unterschleifs angewendet wurde.

Um dies für die Folge hintanzuhalten, wird unter Hinweis auf Dienstbefehl Nr. 107 vom Jahre 1890 „Die taxfreie Benützung der k. b. Staatseisenbahnen; hier Kontrole der Freifahrtslegitimationen“ betr. nachdrücklichst angeordnet, daß die Inhaber von Freifahrtslegitimationen nicht nur in den Zügen, sondern auch bei der Kontrole in den Bahnhöfen ihre Legitimationen stets unaufgefordert vorzuzeigen haben.

Das mit der Kontrole betraute Personal aber ist zu beauftragen, unbedingt auf der Vorzeigung der Freifahrtslegitimationen jeglicher Art zu bestehen, und wird es besonders bei der Kontrole in den Bahnhöfen von günstigem Einflusse auf das Publikum sein, wenn hiebei keinerlei Ausnahmen zugelassen werden.

Von vorstehender Anordnung ist sämmtlichen zur taxfreien Benützung der k. b. Staatseisenbahnen berechtigten Beamten und Bediensteten nachweislich Kenntniß zu geben. (D. B. 17, 1896.)

(Anmerkung zum letzten Absatz Seite 123.)

(Fahrkartenkontrole.)

Um den Belästigungen zu begegnen, welche die Vornahme der Fahrkartenkontrole bei jedesmaligem Kondukteurwechsel für die Reisenden — insbesondere zur Nachtzeit — mit sich bringt, hat nach Vereinbarung mit den betheiligten Verwaltungen bei dem Ostende—Wien-Expreß auf der deutschen Strecke die Uebergabe der Reisenden von Kondukteur zu Kondukteur ab 1. Oktober 1895 mittelst Notizzettel zu erfolgen, dagegen die wiederholte Fahrkartenkontrole zu unterbleiben.

Demnach ist der Kondukteur des Ostende—Wien-Expreßzuges mit ebensoviel gleichzeitig als Notizzettel dienenden Briefumschlägen zu versehen, als der Zug Schlafwagen führt, und hat jener die Reisenden bei der in Passau genau vorzunehmenden Kontrole bezw. bei deren späterem Zugange zu befragen, bis zu welcher Station sie den Zug zu benützen beabsichtigen, die Fahrkarten und Fahrscheine sogleich bis zu dieser Station, soferne es eine auf der deutschen Strecke liegende ist, außerdem bis Herbesthal zu entwerthen (zu durchlochen) und in den Notizzetteln für jedes Abtheil des einzelnen Wagens von der Zahl der in demselben untergebrachten Reisenden, sowie von deren Ziel-, d. i. Aussteigestation Vormerkung zu machen.

Die derart ausgefüllten Notizzettel sind in Aschaffenburg nach Unterzeichnung durch den übergebenden Kondukteur an entsprechender Stelle dem übernehmenden hessischen Schaffner auszuhändigen.

Gleicherweise erhält der Kondukteur des Wien—Ostende-Expreßzuges bei Uebernahme in Aschaffenburg von dem hessischen Schaffner für jeden Schlafwagen einen bereits ab Herbesthal geführten Notizzettel, aus welchem er ersehen kann, welche Abtheile und in welchen Stationen er dieselben zu öffnen hat.

Außer behufs Aufforderung zum Aussteigen oder Unterbringung neu zugehender Reisenden hat der Kondukteur die Abtheile nicht zu öffnen.

Vor dem Aussteigen der Reisenden, bezw. vor der Ankunft in Passau sind den Fahrscheinheften die sämmtlichen der bis dahin mit dem Zuge zurückgelegten Strecke entsprechenden Fahrscheine zu entnehmen und in die betreffenden Briefumschläge einzulegen; Letztere sind in Passau verschlossen an den Abfertigungsbeamten abzuliefern.

Das k. Bahnamt Passau hat die Umschläge zu sammeln und nach Ablauf eines jeden Monats an die Verkehrskontrole der Generaldirektion einzusenden. (G. D. E. 94101 v. 25. IX. 95.)

(Fußnote † zu Seite 124.)
(Unterbringung von Handgepäck.)

Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß die Seitengänge der ABi-Wagen häufig mit Gepäckstücken verstellt werden, wodurch der Verkehr auf denselben behindert ist, und daß die Veranlassung hiezu namentlich die vielfach nicht unbedeutende Ueberschreitung des pro Reisenden zulässigen Handgepäckes bildet, welches sodann wegen seiner Größe und Schwere auf den Gepäcknetzen der Wagenabtheile nicht mehr untergebracht werden kann.

Ferner wurde beobachtet, daß in diesen Wagen sich Reisende der II. Klasse während der Fahrt in die Abtheilung der I. Wagenklasse begeben und nicht nur die zu dieser Abtheilung gehörigen Gänge in einer die Reisenden I. Klasse belästigenden Weise benützen, sondern auch in den Abtheilen daselbst Platz nehmen.

Behufs Hintanhaltung dieser Mißstände ist häufige strenge Kontrole zu üben.

Um eine rasche Kontrole über die Besetzung der einzelnen Wagenabtheile während der Fahrt zu ermöglichen, empfiehlt es sich, bei der ersten Fahrkartenkontrole durch den Kondukteur die von den Reisenden eingenommenen Plätze an dem ober dem Sitze befindlichen Nummernschilde mittels des Dornschlüssels als „belegt" zu bezeichnen, wodurch sofort ersichtlich bleibt, für welche Plätze der Wagenabtheile I. Klasse wirklich Fahrkarten oder Legitimationen I. Klasse vorhanden sind.

Gegen Reisende, welche mit Fahrkarten II. Klasse in Wagenabtheilen I. Klasse betroffen werden, ist gemäß § 21 der Verkehrsordnung, Heft A (Schlußsatz) einzuschreiten. (G. D. E. 86045 v. 14. VIII. 95.)

(Fußnote Seite 125 Absatz 4.)
(Fahrkartenkontrole.)

Mit G. D. E. Nr. 72600 v. 15. November 1877 wurde behufs genauer Ueberwachung der durch das Kondukteurpersonal vorzunehmenden Fahrkartenkontrole beschlossen, Coupirzangen mit verschiedenen Dornen und Nummern anzuschaffen. Für das Personal eines jeden Oberbahnamtes wurde ein gleicher Dorn bestimmt und außerdem den Coupirzangen fortlaufende Nummern gegeben.

Die Dornen haben folgende Formen: Für das Oberbahnamt:

Augsburg ⌓	Nürnberg ○
Bamberg ▭	Regensburg ⏢
Ingolstadt ◸	Rosenheim ⬭
Kempten ⬡	Weiden ⬠
München △	Würzburg ◡

Das an den Kontrolstellen des Münchener Centralbahnhofes und jenen der abgeschlossenen Bahnhöfe der Strecke Pasing—Tutzing im Fahrkartenkontroldienste verwendete Personal ist mit Coupirzangen ausgerüstet, welche fortlaufende Nummern tragen und mit einem Dorn versehen sind, welcher ein über Eck gestelltes Viereck (◇) aus den Fahrkarten ausschneidet.

(Fußnote ** Seite 125 Absatz 4.)
(Fahrkartenkontrole.)

Mehrfach vorgekommene Anstände bei Kontrole und bezw. Abnahme der *Fahrkarten ankommender* Reisender beim Ausgange aus Stationen mit

Perronsperre geben Veranlassung, dem Kondukteurpersonale in Erinnerung zu bringen, daß sämmtlichen Reisenden nach Stationen mit Bahnhofabsperrung (also zur Zeit nach München C. B. und Pasing bis mit Tutzing) die Fahrkarten im Zuge nicht abgenommen werden dürfen, da diese beim Ausgange aus genannten Stationen als Legitimation zu dienen haben und daher, soweit sie abgelaufen, erst an der Ausgangskontrolstelle abzunehmen sind.

Es ist deßhalb dem gesammten Kondukteurpersonale die Vorschrift in § 11 der Dienstanweisung für die Vornahme der Fahrkartenkontrole zur genauesten Beachtung neuerdings einzuschärfen. Außerdem ist Anordnung zu treffen, daß die betreffenden Reisenden vom Kondukteurpersonal im Zuge oder vor dem Aussteigen über die an den Ausgängen der Zielstationen stattfindende Kontrole und die deßhalb nothwendige Bereithaltung der Fahrkarten ausdrücklich verständigt werden, um Verzögerungen und Stauungen an den Perronausgängen thunlichst zu verhüten. (G. D. E. 139265 vom 20. I. 95.)

(Fußnote zu Seite 137.)

(Nachbehandlung von Reisegepäck.)

Zum Zwecke der gesicherten Nachbehandlung des unabgefertigt zur Beförderung zugelassenen Reisegepäckes oder als übergewichtig befundenen Handgepäckes ist künftig jedes dieser Stücke vom Gepäckkondukteur entsprechend der Bestimmung in § 13 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften mit einem eigens zu diesem Zwecke aufgelegten Zettel zu bekleben. Derselbe trägt in rother Farbe den Aufdruck:

Zur Nachbehandlung
von . . . . . .
nach . . . . . .

und ist vor dem Aufkleben bezüglich der Zugangs- und Bestimmungsstation in deutlicher Weise zu beschreiben.

Findet die Nachbehandlung auf einer Unterwegsstation statt, so ist diese Bezettelung zu entfernen bezw. zu verkleben. Das betheiligte Stationspersonal ist anzuweisen, so beklebt ankommende Gepäckstücke niemals vor der erfolgten Nachbehandlung an den Eigenthümer auszufolgen.

Bei diesem Anlasse ist das Kondukteurpersonal neuerdings aufmerksam zu machen, daß das nachzubehandelnde Gepäck stets auf dem Ablieferscheine unter Angabe der Zugangs- und Bestimmungsstation an die Station bezw. den Anschlußzug zu überweisen ist. (G. D. E. 76558 v. 28. VII. 94.)

(Seite 142 an Stelle der Zeilen 1—4.)

(Expressgut.)

Die Aufgabe von Expreßgut erfolgt bei den Gepäckabfertigungsstellen an Sonn- und Feiertagen von 10—12 Uhr Vormittags und von 2—4 Uhr Nachmittags, an den übrigen Tagen in den Monaten Oktober mit Februar von Vormittags 8 Uhr bis Abends 6 Uhr und in den Monaten März mit September von Vormittags 7 Uhr bis Abends 6 Uhr, — außer dieser Zeit zu den für die Annahme von Gepäck bestimmten Zeiten. Der Gepäckschein wird in allen Fällen dem Absender ausgehändigt. Will der Absender das Expreßgut selbst gegen Rückgabe des Gepäckscheines in Empfang nehmen, so wird dem Gepäckscheine keine Bemerkung beigefügt. Ist der Absender nicht zugleich Empfänger, so wird der Gepäckschein handschriftlich mit „Expreßgut“ bezeichnet.

(Zu Seite 145 Abs. 3.)

(Gewicht des Handgepäckes.)

„So sehr es wünschenswerth ist, daß die Ueberschreitung des zulässigen *Gewichtes von Handgepäck* thunlich hintangehalten wird, so muß doch auch *eine zu rigorose* Ausführung dieser Bestimmung vermieden werden.

Da die Mehrzahl der deutschen Eisenbahnverwaltungen die Festsetzung eines Höchstgewichtes für Handgepäck wiederholt abgelehnt hat, muß jedenfalls da, wo kein Wagenwechsel stattfindet, von Beanstandung von Handgepäck abgesehen werden, wenn Reisende mit solchem Gepäck aus anderen Bahngebieten auf die bayerischen Staatseisenbahnen übergehen.

Ebenso muß die Beanstandung von Handgepäck bei der Ankunft auf der Bestimmungsstation und die hiemit verbundene Frachtnacherhebung ausgeschlossen bleiben.

Die sich ergebenden Anstände dadurch zu beseitigen, daß allgemein Freigepäck bis zu 25 kg gewährt wird, ist nicht angängig, da hiedurch der zur Zeit geringe Schaden, der durch Hinterziehung der Gepäckfracht sich ergibt, noch durch den Entgang der Fracht für alles Reisegepäck unter 25 kg vermehrt würde.

Das Anbringen von Bekanntmachungen in den Personenwagen kann gleichfalls nicht genehmigt werden.

Hingegen wird das Anheften solcher an den Fahrkartenschaltern als zweckdienlich erachtet.

Es werden daher Plakate auf gelbem Papier mit dem Wortlaute:

„„Das Gewicht des in die Personenwagen mitgeführten Handgepäcks darf 10 kg für eine Person nicht überschreiten““

aufgelegt." (G. D. E. 58527 v. 15. VI. 94.)

(Zu Seite 146 vorletzter Absatz *.)

(Gepäckabfertigung.)

Es wird bemerkt, daß die Bestimmung der Abfertigungsvorschriften, wonach auf größeren Stationen die Packmeisterkarte von dem das Gepäck verwiegenden Bediensteten auszustellen ist, wie die Abfertigungsvorschriften überhaupt nur als Anweisung für die Stationen, nicht aber für das Publikum zu gelten haben.

Der Reisende ist auf allen Stationen, gleichviel durch wen die Ausfertigung der Packmeisterkarte geschieht, nur verpflichtet, sein Gepäck zur Waage zu bringen oder bringen zu lassen und sich dann am Gepäckschalter wegen Empfangnahme des Scheines und Bezahlung der Fracht einzufinden.

Dafür, daß ein Bediensteter bei der Waage bereit ist zur Empfangnahme und Verwiegung des Gepäcks, hat die Station zu sorgen.

Dem Reisenden aufzuerlegen, den Bediensteten zu suchen, wie dies sehr häufig verlangt wird, ist ungerechtfertigt.

Im vorliegenden Falle war das Reisegepäck nicht aus dem Gewahrsam der Bahn gekommen, die Verpflichtung, es zur Waage und zur Verwiegung zu stellen, deßhalb für den Reisenden von selbst wegfällt. Der Reisende war daher berechtigt, auf Grund seines am Schalter vorgezeigten Gepäckscheines die Weiterabfertigung zu verlangen. Die vom Schalterbeamten ihm gemachte Zumuthung, dem Portier den Schein zu übergeben und von diesem das Weitere besorgen zu lassen, war in keiner Weise gerechtfertigt. (G. D. E. 124007 v. 22. XI. 94.)

(Zu Seite 149 *.)

(Leichentransporte.)

Die Beförderung von Leichen mit Schnellzügen ist allgemein an die Voraussetzung zu knüpfen, daß die verwendeten Wagen sich zur Einstellung in Schnellzüge eignen, durch die Einstellung der Leichenwagen die fahrplanmäßige Durchführung der Züge nicht in Frage gestellt wird und durch die Einstellung solcher Wagen nicht die Beigabe einer Vorspannmaschine nothwendig wird.

Als Züge, mit denen die Beförderung von Leichen überhaupt aus-

geschlossen ist, gelten die Ostende-Wien-Expreßzüge Nr. 53 u. 54, die Orient-Expreßzüge Nr. 129 und 130, die Berlin-Römer Schnellzüge Nr. 132, 133, 137 und 138 und die Karlsbad—Nürnberg—Ostende-, bezw. Ostende—Nürnberg—Karlsbad-Expreßzüge Nr. 174 und 175. (G. D. E. Nr. 86605 vom 29. VIII. 95.)

(Zu Seite 149, 151 und 162.)

(Tarifkilometer, gelten auch für die Berechnung von Fahrzeugen, Gepäck und lebenden Thieren.)

Soweit zur Ermittelung der Gütertransporttaxen für den Verkehr zwischen einzelnen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen besondere — von den Angaben des Kilometerzeigers vom Jahre 1895 abweichende — Tarif-Kilometer festgestellt sind (vergl. Verkehrsordnung und Tarife für den inneren Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895, Seite 206—277), haben diese Tarif-Kilometer auch der Taxberechnung für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren (einschl. Begleiter) als Grundlage zu dienen.

(2. Fußnote zu Seite 151.)

(Zuladung bei Möbelwagen.)

Die Auslastung der offenen, mit Möbelwagen beladenen Wagen durch Zuladung von mit Umzugsgut bepackten Kisten und Fässern u. dergl. ist zulässig, vorausgesetzt, daß die beigeladenen Gegenstände über die Seitenwände des Wagens nicht hinausragen und außerdem die Aufgabe der ganzen Sendung mit einem Frachtbriefe von einem Versender an einen Empfänger stattfindet. (G. D. E. 85383 vom 5. XII. 83.)

(Fußnote * zu Seite 155.)

(Eilgutwagen.)

Die durch Anschrift als „Eilgutwagen" gekennzeichneten Fahrzeuge, sowie jene Güterwagen, welche mit Luftdruckbremsleitung oder Einrichtung und Dampfheizungsleitung ausgerüstet und zum Transport aller nach den bestehenden Bestimmungen mit Personen-Zügen zu befördernden Sendungen bestimmt sind, dürfen — abgesehen von dringenden Ausnahmsfällen — zur Beförderung von gewöhnlichem Frachtgut in Güterzügen nicht mehr benützt werden.

Aus der Zahl dieser Wagen ist in erster Linie der Bedarf an Eilgutkurswagen zu decken, welche in den ein für allemal fest bestimmten Kursen zu verkehren haben.

Stationen, bei welchen Wagen dieser Art mit Ladungen von Eilgut, oder eilgutmäßigen Gütern **einschließlich Vieh** eintreffen, haben dieselben thunlichst mit Personenzügen an die aufgeschriebenen Hinterstellstationen nach Entladung zurückzusenden und zwar möglichst mit Rückladung in der Richtung nach der Hinterstellstation oder über diese hinaus. (D. B. 93, 1893.)

Hiezu D.-B. 90 v. J. 1895, welcher besagt, daß alle diejenigen gedeckten Güterwagen, welche mit Westinghousebremse oder Luftleitung, sowie mit Heizleitung, durchgehenden Laufbrettern und Anhaltstangen versehen sind, und damit den Bedingungen für Beförderung in Personenzügen genügen, neben dem Hauptgattungszeichen „G" noch den Zusatzbuchstaben „u" erhalten. Die bisher an den Eilgutwagen und an den Milchwagen befindlichen Aufschriften werden belassen. Die Verwendung dieser Wagen hat nach wie vor im Sinne *des D. B. 93/1893* stattzufinden mit der Einschränkung, daß, insoferne die *Aufschrift einer Hinterstellstation* am Wagen nicht mehr angebracht ist, Abs. 3 *des D. B. 93/1893* entfällt.

(Fußnote 1 zu Seite 155.)
(Viehsendungen nach München Südbhf.)

Zufolge D. V. Nr. 99 vom 31. Juli 1888 ist bei Aufgabe lebender Thiere zur Beförderung nach München Südbhf. der Versender zur ausdrücklichen Erklärung zu veranlassen, ob die Thiere im städtischen Viehhofe oder auf dem Bahnhofe ausgeladen werden sollen, und ist ersterenfalls auf den 3 Theilen des Beförderungsscheines, eventuell auf dem Frachtbriefe diesbezüglicher Vermerk zu machen.

(Zum vorletzten Absatze auf Seite 155.)
(Maul- und Klauenseuche.)

Gemachter Wahrnehmung zufolge bringen verschiedene Oberbahnämter die wegen Ausbruches der Maul- und Klauenseuche erlassenen distriktspolizeilichen Verbote der Viehverladung auf einzelnen Stationen ihres Bezirkes den übrigen Oberbahnämtern telegraphisch zur Kenntniß.

Eine derartige Weiterbekanntgabe der Verladeverbote, etwa behufs Verständigung der am Viehversandt betheiligten Handelskreise, liegt nicht in der Geschäftsaufgabe der Eisenbahn und bildet eine unnöthige Belastung des Bahntelegraphendienstes.

Es wird genügen, wenn seitens der Oberbahnämter jeweils die unmittelbar von dem Verladeverbote betroffenen Stationen telegraphisch verständigt und mit dem Anschlage einer entsprechenden Bekanntmachung am Schalter beauftragt werden; eine telegraphische Verständigung der übrigen Oberbahnämter ist künftighin zu unterlassen. (G. D. E. Nr. 72658 v. 13. VII. 95.)

(Fußnote zu Seite 155.)
(Viehpässe.)

Laut eines Erlasses der k. k. Statthalterei für Oberösterreich darf bei Abfertigung der aus dem Deutschen Reiche und dessen Hinterländern nach Oesterreich-Ungarn eintretenden Viehtransporte (einschließlich Pferde) von der Forderung der im Art. 2 des Viehseuchen-Uebereinkommens zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn vom 6. Dezember 1891 vorgeschriebenen Ursprungszeugnisse (Viehpässe) nicht abgegangen werden.

Demgemäß sind alle diese vorbezeichneten Transporte mit den vorgeschriebenen, gemeindeamtlich ausgestellten und thierärztlich bestätigten Ursprungszeugnissen (Viehpässen) zu begleiten, widrigenfalls der Eintritt in das österr.-ungar. Zollgebiet nicht gestattet werden würde. (Ausschreiben des O. B. A. München Nr. 55680 III vom 1. VIII. 94.)

(Zu Seite 155.)
(Viehbeförderung nach Württemberg und Baden.)

Mehrfache unrichtige Abfertigungen von Viehtransporten in den vorbezeichneten Verkehren geben zu folgenden Erläuterungen und Bestimmungen Veranlassung:

1) Im direkten Verkehre mit Württemberg und Baden hat die Beförderung von Viehsendungen ab den bayerischen Versandtstationen bis zu den jeweiligen bayerischen Grenzübergangspunkten stets über die Wege zu erfolgen, welche die Leitungsvorschriften zum Kilometerzeiger für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen vorschreiben.

Wird vom Versender ein diesen Leitungsvorschriften entgegenstehender Beförderungsweg verlangt, so ist die Sendung nicht direkt abzufertigen, sondern zunächst auf eine Knotenstation, welche auf der vom Versender gewünschten Linie liegt, zu kartiren; ab dieser Knotenstation hat dann direkte Abfertigung nach der (württembergischen oder badischen) Bestimmungsstation zu erfolgen.

Die vom Versender getroffene, von der kürzesten Route abweichende Wahl des Weges hat der Abfertigungsbeamte der Aufgabestation auf der

Rückseite der Karte zum Beförderungsschein in folgender Weise bestätigen zu lassen:

„Es wird beantragt die nach . . . .
bestimmte Sendung über . . . .
. . . . zu leiten.“
(Unterschrift des Versenders.)

Die Umkartirungsstation dagegen hat auf der Rückseite der von ihr auszufertigenden Karte die Daten der Karte zu bemerken, mit welcher die Sendung eingetroffen ist.

Beispiele:

Ein Wagen Großvieh wird in Pfarrkirchen nach Bietigheim über Neuulm aufgegeben. Die Leitungsvorschriften zum Kilometerzeiger für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen bestimmen für die Verkehrsbeziehung Pfarrkirchen—Neuulm den Weg über Mühldorf—München Südbhf.—Pasing—Augsburg; es hätte demgemäß der Wagen über diese Linie zu rollen. Schreibt nun der Versender die Leitung über Vilsbiburg—Landshut vor, so ist die Sendung von Pfarrkirchen nach Landshut (Knotenstation) zu kartiren und in Landshut alsdann direkte Behandlung nach Bietigheim über Neuulm auszufertigen.

Ein Wagen Großvieh von Kaufbeuren über Neuulm—Ulm nach Flehingen hätte zu laufen über Buchloe—Memmingen—Altenstadt; wählt der Versender die Route über Kempten, so hat Kartirung nach Kempten (Knotenstation) und ab da direkte Kartirung nach Flehingen über Ulm zu erfolgen.

In Windsfeld wird ein Wagen Großvieh nach Aulendorf über die Route Neuulm—Ulm aufgegeben; derselbe wäre den internen Leitungsvorschriften gemäß über Gunzenhausen—Dillingen zu senden; wählt jedoch der Versender den Weg über Treuchtlingen, so ist die Sendung nach Ingolstadt C.-B. (Knotenstation) und ab da direkt nach Aulendorf über Ulm abzufertigen.

Um bei Neuauflage der Tarife dem Bedürfnisse nach direkten Sätzen auch für Umwegsrouten Rechnung tragen zu können, werden die Stationen beauftragt, alle diejenigen Viehtransporte, für welche von den Versendern wegen günstigerer Zugsverbindungen 2c. von der internen Verkehrsleitung abweichende Beförderungswege beantragt werden, dem Tarifbureau der G. D. zur Kenntniß zu bringen.

2) Nach den Bestimmungen unter e) Ziffer 2 Seite 10 des württembergisch-bayerischen Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren 2c. vom 1. August 1894 sind die Frachtzuschläge nach dem bayerischen Lokaltarif Heft B, nicht für die ganze Beförderungsstrecke einschließlich der württembergischen Theilstrecke, sondern nur für die bayerische Theilstrecke bis zum betreffenden Schnittpunkte zu berechnen und für die württembergischen Theilstrecken die am angeführten Orte bezifferten Beträge zuzuschlagen. (D. B. 6, 1896.)

(Ergänzung der Fußnote zu Seite 158 und 162.)

(Untersuchung der zum Viehtransport verw. Wagen.)

Es ist in letzter Zeit wiederholt vorgekommen, daß in Folge ungenügender Beschaffenheit der Bodenbretter von Eisenbahnwagen Pferde beschädigt und hiedurch Reklamationen veranlaßt worden sind.

Die Werkstätten sind daher anzuweisen, bei Revisionen der zum Pferdetransport Verwendung findenden Eisenbahnwagen der Untersuchung der Fußböden ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und alle irgendwie *schadhaften Bodenbretter* auszuwechseln.

Aber auch vor jeder Verladung von Pferden hat die Untersuchung *derartiger Wagen* auf das Sorgfältigste zu geschehen, weßhalb das Wagen-

revisions-Personal sowohl, als auch das mit der Verladung von Pferden betraute Stationspersonal durch Eintrag in die Weisungsbücher hiezu aufzufordern ist. Dem bezeichneten Personal ist gleichzeitig bekannt zu geben, daß die Nichtbeachtung dieser Anordnung die Verurtheilung zum Ersatze des etwa entstehenden Schadens zur Folge haben würde. (G. D. E. 57970 v 28. V. 94.)

(Zu Absatz 5 Seite 159.)
(Reinigung und Desinfektion der Viehwagen.)

Es ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß die Wagen der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn nach ihrer Entladung auf der Bestimmungsstation häufig mit alten Thierkothresten behaftet vorgefunden werden, deren Beseitigung wegen mangelhafter Konstruktion der Wagen mit Schwierigkeiten verbunden ist.

Zur Verhütung der Einschleppung von Viehseuchen ergeht daher der Auftrag, die gedachten Wagen auf den Entladestationen einer besonders gründlichen Untersuchung auf ihren ordnungsmäßigen Zustand zu unterwerfen und dieselben auf dem Rückwege niemals zur Viehbeförderung zu benützen. (D. B. 4, 1894.)

Die den Desinfektionsanstalten zuzuleitenden Wagen sind für die Folge, wenn in denselben Barrièren oder andere bei der Viehbeförderung verwendet gewesene Ladegeräthe verladen werden, von der Absendestation unter Plombenverschluß zu legen.

In dem zugehörigen Lieferscheine sind diese Wagen ausdrücklich als plombirt zu bezeichnen und die betreffenden Ladegeräthe nach Art und Zahl vorzutragen.

Die Desinfektionsanstalten haben sofort bei der Abnahme der Plomben den Inhalt der Wagen zu prüfen und in dem Falle, daß derselbe dem Vortrag auf dem Lieferscheine nicht entspricht, Meldung zu erstatten. (D. B. 43, 1893.)

(Zu Seite 162.)
(Bayerische Campagne-Reiter-Gesellschaft.)

Den an dem alljährlichen Preisreiten der bayerischen Campagne-Reitergesellschaft sich betheiligenden Offizieren und Reserveoffizieren, welch' letztere sich über ihren militärischen Charakter ausweisen, wird für diejenigen Pferde, welche nachweislich zum Preisreiten benützt und angemeldet waren, frachtfreie Rückbeförderung von München nach dem treffenden Garnisonsorte auf den bayerischen Staatseisenbahnen gewährt. (T. A. Nr. 19 v. 15. V. 95.)

Im Nachgange zum Ausschreiben gleichen Betreffs im Tarifanzeiger Nr. 19 vom Jahre 1895 hat die Generaldirektion mit Entschließung Nr. $\frac{37418}{17879^{\text{III}}}$ vom 14. Mai 1895 angeordnet, daß für die Beförderung der in Rede stehenden Pferde soweit thunlich und soferne hiedurch eine Ueberschreitung der normalen Zugsbelastung nicht herbeigeführt wird, sowohl auf dem Hinwege von dem betreffenden Garnisonsorte nach München, wofür die volle normale Fracht nach dem allgemeinen Tarife zu entrichten ist, als auch auf dem Rückwege, Personenzüge zu benützen sind.

Der von der bayerischen Campagne-Reiter-Gesellschaft für die frachtfreie Rückbeförderung der Pferde von München nach dem treffenden Garnisonsorte ausgefertigte Vorweis ist der Viehbegleitkarte jedesmal anzuheften und mit dem monatlichen Rechnungsmaterial einzusenden. (Ausschr. d. O. B. A. München Nr. 39824, 7264 III vom 30. V. 95.)

(Zu Seite 164 †.)
(Personenzugszuschlag für Viehwagen.)

Diejenigen Züge, welche zur Beförderung lebender Thiere überhaupt nicht oder nur in beschränkter Weise oder gegen Bezahlung des tarifmäßigen

Zuschlages benützt werden dürfen, werden bei Inkrafttreten jeder neuen Fahrordnung im Verordnungs- und Anzeigeblatt bekanntgegeben.

I. Die Annahme von Viehwagen zur Beförderung mit Schnell- und Personenzügen darf nur dann erfolgen, wenn die Einstellung der Wagen in die Züge nach Maßgabe der einschlägigen fahrdienstlichen Vorschriften (vgl. §§ 309, 316, 317 der Fahrdienst-Instruktion und Dienstbefehl Nr. 109 vom 25. November 1892) zulässig ist.

Es ist in dieser Richtung insbesonders Nachstehendes zu beachten:

1. Die Einstellung von Viehwagen in Schnellzüge darf nur mit Genehmigung des k. Oberbahnamtes erfolgen (§ 309 F. D. J.)

   Diese Genehmigung ist von der Aufgabsstation vor Annahme der Sendung mittels Dienstdepesche — sohin ohne Erhebung einer Gebühr vom Aufgeber — zu erholen.

2. Die Einstellung von Viehwagen in Personenzüge auf einer Unterwegsstation darf nur dann zugesagt werden, wenn auf telegraphischem Wege von der nächstvorliegenden Hauptstation darüber Gewißheit erholt ist, daß die Beförderung der Viehwagen mit dem fraglichen Zug möglich ist.

   Diese Anfrage ist gleichfalls vor Annahme der Sendung mittels Dienstdepesche zu bethätigen.

   Etwaige Depeschen der Aufgeber von Viehsendungen sind stets als Privatdepeschen zu behandeln.

II. Soweit die Beförderung der Viehwägen nicht mit Schnell- oder Personenzügen stattfindet, hat dieselbe insbesonders auf weitere Strecken thunlichst mit den Verbandsgüterzügen zu erfolgen.

III. Wegen Sicherstellung der Zugsanschlüsse wird auf die Bestimmung in § 21 Abs. 1 bayer. Zusatzbest. II der allgemeinen Abfertigungsvorschriften verwiesen. (D. B. 77, 1894.)

(Zu Seite 167 Abs. 3, 5 u. 7.)

(Viehbeförderung zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien u. den Niederlanden.)

Gemäß § 26 (4) der Allgemeinen Tarifvorschriften zum Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andrerseits ist lebendes Vieh, soferne es nicht in Käfigen sich befindet, auf Umexpedition in den deutsch-österr. Grenzstationen verwiesen. In Oesterreich-Ungarn findet die Aufgabe mit Frachtbriefen statt, welche, falls sie nicht an die Grenzstation, sondern direkt an die darüber hinausliegende Bestimmungsstation lauten, die Sendungen bis zu letzterer zu begleiten haben — unabbrüchig der an der Grenzstation bei der Gepäckexpedition zu bethätigenden Weiterbehandlung. Diese direkten Frachtbriefe sind von der Gepäckexpedition der Grenzstation den Beförderungsscheinen beizuheften unter Vormerk auf letzteren; auch sind die erhobenen Frachten und anderweitigen Gebühren in Spalte „frankirt“ der Frachtbriefe einzusetzen.

Bei Auslieferung derartiger, mit Frachtbriefen begleiteter Sendungen an den Empfänger ist letzterer zu verhalten, den Erhalt des Frachtbriefes sowie der Sendung auf dem dritten Abschnitt des Beförderungsscheines zu bestätigen. (Ausschreiben des O. B. A. München 24260 vom 30. III. 94.)

(Zu Seite 167 Abs. 4.)

(Viehtransporte von ausserbayr. Stationen mit Frachtbrief aufgegeben.)

Es treffen öfters Transporte lebender Thiere mit direkten Frachtbriefen und Ueberweisungsbeträgen von außerbayerischen, namentlich österreichischen Stationen bei den bayerischen Grenzstationen ein, welche daselbst der Weiterbehandlung zu unterziehen sind.

Mit Rücksicht auf die für Bayern bestehenden Vorschriften (vergl. die *bayer. Zus.-Best.* Nr. 4 zu § 44 der Verkehrsordnung) unterbleibt jedoch die *Umkartirung* und wird jeweils die betreff. Sendung seitens der Gepäck-

expedition mit Beförderungsschein oder Thierfrachtkarte weiterbehandelt und werden die Frachtbeträge durch die Güterexpedition der Grenzstation mittelst Güterkarte der Bestimmungsstation zugerechnet.

Dieses Verfahren hat wiederholt zu Anständen Anlaß gegeben und bedarf, um die bayerische Staatsbahn vor Entschädigungsansprüchen sicher zu stellen, der Aenderung. Letztere will jedoch nicht durch eine generelle Beseitigung der jetzt giltigen Vorschriften für den inneren Verkehr der bayer. Staatsbahnen, sondern in der Weise herbeigeführt werden, daß für die genannten, immerhin vereinzelnd auftretenden Fälle versuchsweise ein Ausnahmsverfahren angeordnet wird und zwar in folgender Weise:

Die Güterexpeditionen der Grenzstationen haben derartige Transporte lebender Thiere künftig selbst unter Verwendung von Thierfrachtkarten (welche beim Materialdepot der G. D. zu beziehen sind) weiterzubehandeln.

Die Thierfrachtkarten sind fortlaufend, also ohne Ausscheidung nach Bestimmungsstationen, zu nummeriren und in diese die etwaigen Nachnahmen, Vorfrachten und Weiterfrachten einzutragen, ferner ist allmonatlich hierüber gesonderte Nachweisung zu fertigen. Sollten derartige Sendungen während des Schlusses der Güterexpedition zur Behandlung eintreffen und deren alsbaldige Weiterführung möglich sein, so hat der diensthabende Gepäckbeamte Namens der Güterexpedition die Weiterbehandlung vorzunehmen. (G. D. E. 57832 vom 29. V. 95.)

Auf Seite 169 wäre bei der Frage: „Welche Bestimmungen und Reglements sind für den Güterverkehr maßgebend?" auch noch auf die sonstigen Reglements, wie beispielsweise solche für England, Serbien, Bulgarien, die Türkei, für Ostafrika und für den Levanteverkehr bestehen, hinzuweisen.

(Zur Fußnote auf Seite 174.)

(Intern. Uebereinkommen, von der Beförderung ausgeschl. Gegenstände.)

Beispielsweise sind Kunstgegenstände, wie Gemälde 2c. nach § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossen.

Insolange zwischen den einzelnen Staaten keine Vereinbarungen über die Zulassung solcher Gegenstände getroffen sind, können letztere nur durch Neuaufgabe an der Grenze nach dem Auslande befördert werden. Zu diesem Zwecke ist es nothwendig, daß die Sendung mit einem an eine Mittelperson (Spediteur) an der betr. Grenzstation adressirten deutschen Frachtbriefe aufgegeben werde.

Die Annahme solcher vom internationalen Transporte ausgeschlossener Gegenstände mit internationalem Frachtbriefe ist durchaus unstatthaft.

Auf Seite 176, Zeile 10 von oben, muß es IIIa statt I und in der 11. Zeile IIIb statt III heißen.

(Ergänzung zur Anmerkung auf Seite 183.)

(Qualität des zu den Frachtbriefformularen zu verwendenden Papieres.)

Die Bedingungen hinsichtlich der Qualität des zu den Frachtbriefformularen zu verwendenden Papieres sind folgende:

1. Zu den Frachtbriefen ist Schreibpapier zu verwenden von beliebiger Stoffzusammensetzung, jedoch ohne Zusatz von Holzschliff, mit nicht mehr als 15 Prozent Asche, einer mittleren Reißlänge von 3500 m, einer mittleren Dehnung von 2,75 Prozent und ziemlich großem Widerstande gegen Zerknittern. Die Farbe des Papiers muß entschieden weiß sein und das Gewicht bei der für Frachtbriefe durch die Verkehrsordnung vorgeschriebenen Bogengröße von 76×60 cm für je 1000 Bogen (4000 Frachtbriefe) 39 kg betragen. Eine Abweichung von diesem Einheitsgewicht um 2,5 Prozent nach oben und unten ist gestattet. Bei der Gewichtsfeststellung wird die Riesumhüllung (das zum Verpacken von 1000 Bogen verwendete Umschlagpapier) *mitgewogen.*

8*

2. Das Papier der Frachtbriefe ist zum Zeichen dafür, daß es den vorstehenden Anforderungen entspricht, mit einem Wasserzeichen zu versehen, das im nassen Zustande auf dem Siebe in das Papier gebracht werden und die Firma des Erzeugers (Fabrikanten) in Buchstaben, sowie neben dem Worte „Normal" das Zeichen 4a enthalten muß. Die Hinzufügung einer Jahreszahl ist dem Fabrikanten freigestellt. Eine Abkürzung der Firmenbezeichnung ist gestattet, jedoch nur soweit, daß man ohne Weiteres auf den Inhaber zurückgreifen kann. Das Wasserzeichen muß so vollständig, wenn auch unterbrochen, in jedem Frachtbriefe vorhanden sein, daß über die Herkunft und Beschaffenheit des Papiers kein Zweifel obwalten kann.
3. Die mit dem vorschriftsmäßigen Wasserzeichen versehenen Frachtbriefe dürfen von den unter 1 bezeichneten Eigenschaften in ihrer Reißlänge um höchstens 10 Prozent und in ihrer Dehnbarkeit ebenfalls um höchstens 10 Prozent nach unten abweichen. Alle anderen Eigenschaften müssen ohne Einschränkung vorhanden sein. (G. D. E. 107217 v. 30. X. 92.)

(Zu Seite 188*.)

(Lieferung in Wagenladungen von mehreren Eisenbahnstationen aus.)

Industrielle und Händler, namentlich solche, welche an mehreren Orten Fabriken bezw. Niederlagen haben, sehen sich öfters veranlaßt, eine Lieferung in Wagenladung von mehreren Eisenbahnstationen aus zu bethätigen, derart, daß eine von Station A ausgehende Theilsendung an Station B angewiesen, daselbst vervollständigt und an den Abnehmer weiterbehandelt wird.

Inhaltlich G. D. E. Nr. 126205 v. 27. XI. 93 besteht gegen die Zulassung einer solchen Abfertigungsweise keine Erinnerung, soferne die vervollständigte Sendung als neu aufgegeben behandelt wird. Die ursprüngliche Sendung muß daher an einen Empfänger in derjenigen Station adressirt sein, in welcher die Beiladung erfolgen soll; dieser Adressat hat den Frachtbrief auszulösen und die Aufgabe der vervollständigten Sendung mit neuem Frachtbriefe zu bewirken. Eine Ausladung der ursprünglichen Sendung ist nicht erforderlich.

Hiebei ist die Zusatzbestimmung I Abs. 3 zu § 69 der V. O. zu beachten, welche auch für diese Fälle der Neuaufgabe maßgebend ist.

Auf Seite 192 ist zur ersten Frage zu bemerken, daß Theilfrankaturen auch in einzelnen direkten Verkehren zulässig sind. Die Tarife geben hierüber näheren Aufschluß.

(Fußnote * zu Seite 194.)

(Rollgelder.)

Als Nachnahmen kommen nur die Rollgelder für die Anfuhr in Betracht und es können deßhalb diejenigen Gebühren, welche ein für die Abfuhr aufgestellter Fahrunternehmer für die Anfuhr der Güter erhebt, nicht als provisionsfreie Rollgelder eines von der Eisenbahn bestellten Fuhrmannes gelten. Die Provisionsfreiheit für nachgenommene Anfuhrrollgelder kann vielmehr nur von solchen Unternehmern beansprucht werden, die von der Eisenbahn zur Anfuhr der Güter nach den Bahnhöfen aufgestellt sind. (G. D. E. 118742 v. 8. XI. 94.)

(Zu Seite 196, Frage 2.)

(Das bahnseitige Rollfuhr-Unternehmen.)

Nach § 68 Abs. 3 der Verkehrsordnung ist die Eisenbahn berechtigt, *wo sie es für angemessen erachtet*, Rollfuhr-Unternehmer zum An- und *Abfahren der Güter* innerhalb des Stationsortes oder nach seitwärts *gelegenen Ortschaften* zu bestellen.

Die bahnseitig aufgestellten Rollfuhr-Unternehmer gelten als Leute der Eisenbahn; es haftet daher die Eisenbahn der Partei gegenüber für die richtige Ausführung der dem Rollführer innerhalb der Grenzen seines Rollfuhr-Unternehmens übertragenen Zu- und Abfuhren.

Die k. bayer. Staatseisenbahn hat von dem Rechte der Bestellung bahnseitiger Rollfuhr-Unternehmer bisher nur in beschränktem Umfange Gebrauch gemacht, indem sie Rollführer

1. zur Anfuhr von Gütern überhaupt nicht bestellt und
2. zur Abfuhr nur von Stückgütern und nur innerhalb der Stationsorte, nach seitwärts gelegenen Ortschaften aber nur in Ausnahmefällen bestellt hat.

Wenn den bahnseitig zur Abfuhr von Stückgütern innerhalb der Stationsorte bestellten Rollführern parteiseitig die Anfuhr von Gütern, die Abfuhr von Wagenladungsgütern oder die Abfuhr von Stückgütern nach seitwärts gelegenen Ortschaften übertragen wird, gelten die Rollführer bei Ausführung dieser Geschäfte nicht als Leute der Eisenbahn, sondern als Beauftragte der Partei.

Die Aufstellung bahnseitiger Rollführer erfolgt in Bayern an Stationen, wo ein Bedürfnis hiefür gegeben, durch die Oberbahnämter mittels Vertragsabschlusses in eigener Zuständigkeit, wobei nur die Festsetzung der Rollfuhr-Gebührensätze und der vom Rollführer aufrecht zu machenden Kaution der Genehmigung der Generaldirektion unterliegt.

Das nähere wegen der Aufstellung der Rollführer ist in der generalisirten G.-D.-E. Nr. 78075/39111 III vom 22. Juli 1895 enthalten.

Die Abfuhr der Güter durch den Rollführer gilt als bahnseitige Zuführung im Sinne des § 68 Abs. 1 der V. O.

Es gestaltet sich hienach mit Rücksicht auf das Vorausgehende das Ablieferungsverfahren an denjenigen bayer. Stationen, woselbst ein Rollführer aufgestellt ist, wie folgt:

1. Wagenladungsgüter sind dem Empfänger behufs Selbstabholung zu avisiren.
2. Bahnhoflagernde Güter sind dem Empfänger zur Abholung zu überlassen.
3. Stückgüter für Adressaten, welche an seitwärts gelegenen Ortschaften wohnen, sind nach bayer. Zusatzbest. 2 zu § 68 der V. O. zu behandeln.
4. Stückgüter an Adressaten, welche innerhalb des Stationsortes wohnen, sind dem Rollführer zur Zustellung zu überweisen mit Ausnahme derjenigen Stückgüter, deren Empfänger der Station schriftlich angezeigt haben, daß sie ihre Güter selbst abholen und sich eines anderen als des bahnseitig bestellten Fuhrunternehmers bedienen wollen. (§ 68 Abs. 5 der V. O.)

(Zu Seite 197 Abs. 1.)
(Güterzustellung an Sonntagen.)

Das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern hat angeordnet, daß die Güterzustellung an Sonntagen nur bei unabweisbarer Nothwendigkeit zugelassen werde.

Dieß wird zur Verständigung der Güterexpeditionen und entsprechenden Ueberwachung mit dem Bemerken zur Kenntniß gebracht, daß, abgesehen von leicht verderblichen Gütern, eine unabweisbare Nothwendigkeit im obigen Sinne in der Regel nur dann vorliegen wird, wenn wegen Raummangel eine Ueberfüllung der Güterhalle zu befürchten steht. (G. D. E. 118474 v. 4. XI. 94.)

(Fußnote * zu Seite 198.)
(Verfügungsrecht des Absenders.)

Trifft jedoch eine Anweisung des Absenders unmittelbar bei der *Bestimmungsstation des Gutes* ein, so ist derselben, wenn Bedenken darüber, *daß sie vom Absender* herrührt, nicht vorliegen, und die Einlösung des

Frachtbriefes noch nicht bewirkt ist, insoweit Folge zu geben, als mit der Auslieferung des Gutes vorerst zurückzuhalten und der Absender zur schleunigen Ertheilung einer vorschriftsmäßigen Verfügung durch Vermittelung der Versandstation aufzufordern ist.

Nachträgliche Anweisungen des Absenders, nach welchen das Gut unterwegs angehalten werden soll, müssen, sofern sie ohne Vermittelung der Versandstation an die Unterwegsstation gelangen, ganz unberücksichtigt bleiben. (§ 46 der Allgem. Abf. Vorschr. Z. 5 u. 6.)

Am Fuße der Seite 199 ist anzufügen: Vergleiche auch die einzelnen internationalen Reglements.

Auf Seite 200 ist dem Absatze 2 von oben beizufügen: „D. B. 15/1893 ist durch die Allgem. Abf. Vorschriften ersetzt".

Des Weiteren möchte hinsichtlich des Verfügungsrechtes des Empfängers darauf aufmerksam gemacht werden, daß der **Empfänger** über die Art und Weise der **Zoll**- oder **Steuer**behandlung keinerlei Verfügungsrecht hat, so lange das Gut sich unterwegs befindet.

Auf Seite 204 ist hinsichtlich der Lieferfristen zu bemerken, daß im internationalen Uebereinkommen Abweichungen bestehen.

(Fußnote † zu Seite 216.)

(Dekartirung von Gütern, Haftung des Dekartanten.)

Vielfache Reklamationen wegen unrichtiger Frachtberechnung geben Anlaß, auf § 48 Ziff. 5 der allg. Abf. Vorschr. vom 1. Juni 1894 hinzuweisen, wonach der dekartirende Beamte für die Richtigstellung der Frachtkarten in allen Teilen verantwortlich ist. Größte Genauigkeit bei Prüfung der in den angekommenen Güterfrachtkarten ausgeworfenen Beträge, sowie bei Berechnung der Frankaturen, ist umsomehr geboten, als gemäß Artikel 16 Ziffer 12 des Uebereinkommens zum Betriebs-Reglement vom 1. Januar 1893 Frachterstattungsbeträge bis zu 3 Mark von derjenigen Verwaltung, welche die Fracht erhoben hat, allein zu tragen sind.

Hiebei wird die Zusatzbestimmung IV zu § 37 der allg. Abf. Vorschr., nach welcher Frachterstattungsgesuche aus dem Wechselverkehr nicht mehr den Oberbahnämtern, sondern dem Tarifbureau der G. D. vorzulegen sind, zur Beachtung in Erinnerung gebracht. (D. B. 81, 1894.)

(Zu Seite 217, 218.)

(Tarife für den inneren Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern vom 1. April 1895.)

Nachstehend werden alle bisher erlassenen, den Lokalgüterverkehr betreffenden Verfügungen bekanntgegeben, welche neben dem Hefte C vom 1. April 1895 in Kraft bleiben und demnach im Bayerischen Lokalgüterverkehre zu beachten sind.

1. Berechnung der Wagenladungsfracht, wenn die Abfertigung als Wagenladungsgut zwar nicht ausdrücklich verlangt ist, die Wagenladungsfracht aber das billigere Frachtresultat ergibt.

   Wird vom Versender die Gestellung eines Wagens bezw. die Abfertigung der Sendung als Wagenladung nicht ausdrücklich verlangt, obwohl die Wagenladungsfracht sich billiger stellt, als die Stückgutfracht, so ist es Aufgabe der Dienstesstellen, den Versender thunlichst zu belehren und nach vorgängigem Benehmen mit demselben die billigste Abfertigungsart zu wählen.

   Verzögerungen in der Abfertigung sind jedoch zu vermeiden; auch ist *bei Ermittlung* der billigsten Fracht neben der Wagenladungsfracht stets *auch der Ladelohn* in Betracht zu ziehen.

2. Frachtberechnung für Güter, welche netto gehandelt werden.

Es ist in den Kreisen des verkehrenden Publikums und theilweise auch bei den Abfertigungsstellen mehrfach die Meinung verbreitet, daß bei Gütern, welche netto gehandelt zu werden pflegen, die Frachtberechnung nicht auf Grund des Bruttogewichtes, sondern auf Grund des Nettogewichtes der einschlägigen Sendungen zu erfolgen habe, bezw. daß nicht das Brutto-, sondern das Nettogewicht im Frachtbriefe zu deklariren sei.

Diese Auffassung steht im direkten Widerspruche zu den in Betracht kommenden Bestimmungen der Verkehrsordnung, sowie mit dem Vordrucke in den Gewichtsrubriken der Frachtbriefformulare, und es werden daher die sämmtlichen Abfertigungsstellen angewiesen, nachdrücklichst darauf zu achten, daß in den Frachtbriefen stets das Bruttogewicht der zur Aufgabe gelangenden Sendungen voll und richtig deklarirt werde.

3. Frachtberechnung für Uebergewicht bei vollen Wagenladungen.

Zur Beseitigung von Mißverständnissen und Zweifeln über die Tarifirung der bei Ueberlastungen von Wagen als zuläßiges oder nicht zuläßiges Uebergewicht vorkommenden Gewichtsmengen wird darauf aufmerksam gemacht, daß auf Grund der Tarifvorschriften § 9 (1) der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen ein Gewicht von mindestens 10000 kg für jeden verwendeten Wagen zu Grunde gelegt wird, auch wenn das wirkliche Gewicht weniger als 10000 kg beträgt.

Hieraus folgt, daß bei Aufgabe von mehr als 10000 kg auf einen Wagen die Fracht für das ganze Gewicht der Ladung einschließlich des Uebergewichtes nach der für die Ladung von 10000 kg treffenden Tarifklasse zu berechnen ist.

4. Tarifirung von Tabakstengeln.

Tabakstengel sind nicht wie Tabakrippen nach Spezialtarif II bezw. A², sondern nach der Allgemeinen Wagenladungsklasse B resp. A¹ zu tarifiren.

5. Erhebung der Schutzwagengebühr.

Nach § 30 der allgemeinen Tarifvorschriften wird bei Gegenständen, deren Beförderung nach dem Ermessen der Eisenbahn die Einstellung von Schutzwagen erforderlich macht, wie z. B. bei Langholz, langen Eisenstangen und Leitern für jeden Schutzwagen eine Gebühr von 15 Pfg. für das Kilometer erhoben.

Behufs Hintanhaltung von Zweifeln wird darauf aufmerksam gemacht, daß diese Gebühr auch dann zu erheben ist, wenn ein besonderer Schutzwagen nicht eingestellt und als solcher lediglich ein im Zuge befindlicher (leer retour gehender) Wagen verwendet wird.

(Vergleiche indessen § 18 der allgemeinen Tarifvorschriften, betreffend Gegenstände von mehr als 7 m Länge bei Aufgabe als Stückgut.)

6. Tarifirung dünner Brettchen bis zu 1,5 m Länge.

Dünne Brettchen zu 1,5 m Länge unterliegen der Tarifirung nach Spezialtarif III bezw. Spezialtarif II nur dann, wenn sie zu Grubenzwecken in Verwendung kommen.

7. Tarifirung von Glas- und Thon-Ballons.

Nach den besonderen Vorschriften für bestimmte Gegenstände unter c §§ 19 und 25 hat die Tarifirung zu erfolgen:

a) für Glas- und Thon-Ballons, leere, neue oder gebrauchte, unverpackt, zu den Frachtsätzen und Bestimmungen des Spezialtarifs III resp. des Spezialtarifs II (siehe Anmerkung zu Ziffer 14 der sperrigen Güter);
b) für Glas- und Thon-Ballons, leere, ungebrauchte, verpackt (Eilgut oder Frachtgut) zu den Sätzen für Eilstückgut bezw. zu den Sätzen der *allgemeinen* Stückgutklasse für Frachtgut für das anderthalbfache *Gewicht;*

c) für Glas- und Thon-Ballons, leere, gebrauchte, verpackt, wird die Fracht nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse für das halbe wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1000 kg für jeden verwendeten Wagen berechnet, soferne sich dieselbe für das anderthalbfache Gewicht nicht billiger stellt.

8. Tarifirung von Schlackenziegelsteinen.

Schlackenziegelsteine, welche aus dem Sande des Schlackengusses unter geringer Beimischung von gelöschtem Kalk durch Trocknen an der Luft und Erwärmung an der Sonne hergestellt werden, sind zu den gebrannten Steinen zu zählen und somit wie letztere zu tarifiren.

9. In den Positionen Cementwaaren, Steine und Thonwaaren der Spezialtarife II und III, sowie Hohlglaswaaren des Spezialtarifs II sind die Verpackungsvorschriften abgeändert und, soweit thunlich, in Uebereinstimmung gebracht; insbesondere ist für Cementwaaren, Hohlglaswaaren und Thonwaaren auch Papierumhüllung zugelassen, sowie für Steine auch Verladung in offenen (deckellosen) Kisten oder in Lattenkisten.

10. Im Spezialtarif II sind ferner neu gefaßt die Ziffern 5 und 6 der Position „Eisen und Stahl". + „Ferrisulfat, rohes", ist aus Spezialtarif III in II versetzt. Dagegen ist „Knochenkohle, gemahlene (Beinschwarz) rein oder gebraucht", in den Spezialtarif III verwiesen und ist demgemäß auch die Position „Knochenkohlenabfall" des Spezialtarifs III abgeändert. „Markſteine und Markschaalen (Pflanzenmark-Isolirungen)" sind ebenfalls in den Spezialtarif III übernommen, ferner ist „Mörtel zur Bekleidung von Dampfkesseln ꝛc." gestrichen und dafür die neue Position „Isolirmasse für Dampfkessel ꝛc." in den Spezialtarif III aufgenommen worden. Der Position „Porzellanmasse" ist zugesetzt: „in Fässern, Kisten oder Kasten", dagegen ist „Porzellanmasse, lose oder in Säcken" in den Spezialtarif III aufgenommen. In letzteren ist auch „Retortenkohle" versetzt. Endlich ist der Position „Steinnüsse" zugesetzt worden: „und Abfälle bei der Steinnußbearbeitung (Steinnußspäne und Steinnußmehl)".

11. Im Spezialtarif III sind außer den bereits erwähnten noch folgende Aenderungen vorgenommen:

Die Position „Bäume und Gesträuche" ist derart abgeändert, daß sie auch auf verpackte oder fest verschnürte Christbäume (Weihnachtsbäume) sich erstreckt. Die Position „Braunkohlen" hat eine Ausdehnung dadurch erfahren, daß „Braunkohlenkokes" vor die Worte „auch pulverisirt" gesetzt ist. Die Position „Düngemittel ꝛc." ist so angeordnet, daß die alphabetische Folge der darin aufgeführten Einzelartikel besser ersichtlich wird; neu aufgenommen sind darin: Fische zum Düngen, Kalkmehl aus Muscheln, Knochenpräzipitat und Lederkuchen. In der Position „Erde" ist Kalkerde zugesetzt. Neu aufgenommen ist „Haar- und Faserabfall von Baumwollsamenmehl und Baumwollsamenkuchen, Kehricht aus Putzwollfabriken und Kieselflußsäure, rohe. Die Position Schlacken und Sinteln ist abgeändert in „Schlacken und Sinter, Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies". Unter „Steine" sind zugesetzt in Ziffer 1 Gypsbausteine, in Ziffer 6 Verblendsteine, dagegen sind in letzterer gestrichen „Thonsteine" und die Worte „auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse ꝛc." nebst dem Zusatz „Im Uebrigen erfolgt die Tarifirung wie für Thonwaaren (Spezialtarif II)." Dafür hat die Position „Thonwaaren" eine umfassende Ergänzung erfahren, so daß auch Pflastersteine, Platten und Fliesen aus Thon, sowie andere grobe Thonwaaren darunter fallen.

II. Im Abschnitt C Nebengebühren sind unter IV 1 (3) und V 2 (3) die *bisher in den* Binnentarifen enthalten gewesenen Bestimmungen für

Entladung von Getreide rc. rc. in loser Schüttung und Berechnung von Platzgeld für auf Unterwegsstationen abgeworfene Rohmaterialien übernommen.

III. Das im Anhange enthaltene alphabetische Verzeichniß ist den vorstehend erläuterten Aenderungen des Abschnitts B entsprechend abgeändert und ergänzt worden. Außerdem hat dasselbe eine andere Anordnung insofern erfahren, als wie in der Vorbemerkung (1) angegeben, die Positionen der Güter-Klassifikation, soweit angängig, über die ersten zwei Spalten durchlaufen und dadurch sich besser kennzeichnen. Schließlich wird darauf hingewiesen, daß der letzte Theil des Tarifs vom Abschnitt B ab sowohl im Tarife, wie im Nachtrage losgelöst werden kann, so daß es möglich ist, den ganz außer Kraft getretenen Abschnitt des Tarifes durch den im Nachtrage enthaltenen neuen zu ersetzen.

Vorstehende Erläuterungen haben auch für den Tarif für den inneren Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen, Heft C, vom 1. April 1895 Geltung. (T. A. 12, 1895.)

(Fußnote 1 zu Seite 220.)
(Brieftaubensendungen.)

Bei den von den Vereinen des „Verbandes deutscher Brieftauben-Liebhaber-Vereine" zur Versendung kommenden Brieftauben, für welche die Anwendung des § 33 der allgemeinen Tarifvorschriften (B I C) des vom 1. April l. Js. ab giltigen neuen deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I oder des Tarifes für den inneren Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen — Heft C — beansprucht wird, müssen die Frachtbriefe mit dem nachstehenden Stempel des Verbandes versehen sein:

Verband
deutscher Brieftauben-
Liebhaber-Vereine
— No. 115. —

Die in dem Stempel befindliche Zahl bezeichnet die Nummer, unter welcher der Verband bayer. Vereine für Geflügel- und Brieftaubenzucht — als Zweigverband des vorerwähnten deutschen Verbandes — beim kgl. bayer. Kriegsministerium eingetragen ist, wobei noch die einzelnen Lokalvereine durch folgende Buchstaben unterschieden sind:

1.	der Brieftaubenklub Augsburg	Nr. 115 A,
2.	die Brieftaubensektion Bayreuth	Nr. 115 B,
3.	der Geflügelzuchtverein Dorfen	Nr. 115 C,
4.	der do. Eggenfelden	Nr. 115 D,
5.	der do. Fauna Fürth	Nr. 115 E,
6.	der Brieftaubenklub Ingolstadt	Nr. 115 F,
7.	der Geflügelzuchtverein Kronach	Nr. 115 G,
8.	der do. Markt-Redwitz	Nr. 115 H,
9.	der Brieftaubenklub München	Nr. 115 I,
10.	der Verein für Hebung der Geflügelzucht in Nürnberg	Nr. 115 K,
11.	der Geflügelzuchtverein in Passau	Nr. 115 L,
12.	der Brieftaubenklub Regensburg	Nr. 115 M,
13.	der Verein der Thierfreunde Schweinfurt	Nr. 115 N,
14.	der Brieftaubenklub Würzburg	Nr. 115 O.

Außerdem wird sich jeder Verein bei der ersten Auflieferung seiner Tauben *durch eine vom* deutschen Verbande mit dem Sitze in Hannover

ausgefertigte schriftliche Bescheinigung über die Berechtigung zur Führung des Stempels gegenüber den Dienstesstellen ausweisen. Die Kundmachung 6 des deutschen Verkehrsverbandes findet hiedurch Ergänzung. (D. B. 22, 1894.)

(Fußnote * zu Seite 226.)

(Verschluss der Stückgutwagen.)

§ 159 der D. A. für Oberkondukteure und Kondukteure bestimmt, daß Wagen mit Stückgütern (gleichviel ob in Eil- oder gewöhnlicher Fracht) unter sorgfältigem Verschluß zu halten sind. Es sind deßhalb die Sammelwagen vor Uebergabe vom Kondukteurpersonal nicht nur zu plombiren, sondern auch mit dem Wagenschlüssel abzusperren.

(Fußnote * zu Seite 235.)

(Abänderung einer Wagennummer ist auf den Begleitpapieren zu bestätigen.)

In jüngster Zeit wiederholten sich Verschleppungen beladener Wagen dadurch, daß bei Nichtübereinstimmung der Wagenaufschreibungen mit den vorliegenden Begleitpapieren der Vortrag der Wagennummern auf die Begleitpapiere in unzutreffender Weise abgeändert wurde.

Die in derartigen Fällen nachträglich angestellten Erhebungen führten zu Weitläufigkeiten, selten aber zur Entdeckung des wirklichen Urhebers der veranlaßten Fehlleitung. Es wird deßhalb angeordnet, daß künftighin jede Abänderung der Wagennummern auf den Begleitpapieren zu beladenen Wagen — ausgenommen Sammelwagen — ordnungsgemäß zu bestätigen ist.

Diese Bestätigung ist nur dann als ordnungsgemäß zu betrachten, wenn sie ersehen läßt, wann, wo und von wem die Abänderung vollzogen wurde.

Fehlt bei der Uebernahme der Begleitpapiere diese Bestätigung oder ist sie unvollständig, so ist dieselbe von dem übergebenden Stationsbeamten zu fordern, bezw. berichtigen zu lassen. Bei etwaiger Verweigerung der Bestätigung hat der Frachtkondukteur Vortrag auf dem Fahrberichte, der Stationsbeamte Meldung an seine vorgesetzte Behörde zu erstatten.

Gegenwärtige Verfügung ist dem unterstellten Stations- und in Frage kommenden Zugspersonal nachweislich bekannt zu geben. (Ausschreiben des O. B. A. Regensburg Nr. 27813 v. 17. V. 94.)

(Seite 241.)

Text zur Frage: Welche Bestimmungen bestehen über die Beförderung der Güter des direkten Verkehrs mit Verbandsgüterzügen und in beschleunigten Kursen? (D. B. 66/1894 und 36/1895.)

Für die Beförderung der Güter des direkten und Durchgangsverkehrs bezw. für die Benützung der Verbandszüge gelten fortab nachstehende Bestimmungen.

I. Die Wagen des direkten und durchgehenden Verkehrs sind stets mit den in Heft IV des Transportdienstbuches angegebenen Verbandskursen und zwar mit dem jeweils nächstfälligen abzufertigen. Bei beschleunigten Güterzügen haben jedoch nur die Haltestationen dieser Züge das Recht Wagen einzustellen. Die übrigen Stationen haben etwaige Güterzugwagen mit einem dem beschleunigten Güterzuge vorausgehenden Güterzuge der nächstgelegenen Knotenpunktstation zuzuführen, welche die Ueberleitung auf den beschleunigten Verbandszug zu bewirken hat.

Für jene Strecken, für welche im Transportdienstbuch Verbandsgüterkurse nicht angegeben sind, bestimmt das königl. Oberbahnamt, mit welchen Zügen die Verbandswagen nach der nächsten Knotenpunktstation zum Anschluß an die Verbandsgüterkurse zu bringen sind.

II. Mit den in Heft IV des Transportdienstbuches angegebenen Verbandsgüterkursen haben Beförderung zu finden:

1. geschlossene Stückgutladungen und zwar:
   a) des Durchgangsverkehrs und des direkten Verkehrs aus Bayern;
   b) des direkten Verkehrs nach Bayern;
   c) des inneren bayerischen Verkehrs.

2. Ladungen der allgemeinen Wagenladungsklassen, also namentlich die Sammelladungen der Spediteure, die Bierladungen ꝛc. und zwar
   a) des Durchgangsverkehrs und des direkten Verkehrs aus Bayern;
   b) des direkten Verkehrs nach Bayern.

3. Ladungen von gedeckt zu befördernden, leicht verderblichen und werthvolleren Spezialtarifgütern, wie Hopfen, Hausrath, Feld- und Gartenfrüchte und zwar
   a) des Durchgangsverkehrs und des direkten Verkehrs aus Bayern;
   b) des direkten Verkehrs nach Bayern.

4. Leer, bezw. mit leeren Bierfässern beladen zurückkehrende Bierspecialwagen.

5. Solche vorstehend noch nicht genannte beladene oder leere Wagen, an deren rascher Beförderung die Eisenbahnverwaltung zeitweilig ein besonderes Interesse hat, wie z. B. Holz- und Kohlenwagen zu den Zeiten des starken Verkehrs in diesen Artikeln. Die Verweisung solcher Wagen auf die Verbandszüge geschieht jedesmal auf bestimmte Zeit durch Oberbahnamts- oder Generaldirektionsentschließung.

6. Zur vollständigen Auslastung der Züge, falls hiezu die unter 1.—5. genannten eigentlichen Verbandszugwagen nicht ausreichen:
   a) alle übrigen noch nicht genannten Ladungen, in erster Linie jene des Durchgangs- und direkten Verkehrs;
   b) die leer von Auswärts kommenden und zur Beladung benöthigten bayerischen Wagen;
   c) die leer in die Heimath zurückkehrenden fremden Wagen.

III. Die Karten zu den unter 1a, 2a und 3a aufgeführten Ladungen sind in der linken oberen Ecke mit Blaustift mit der der Ladung nach Ziff. II zukommenden Rangnummer 1, 2 oder 3 zu bezeichnen und zwar jene des Durchgangsverkehrs vom übernehmenden Güterdienstbeamten der bayerischen Eintrittsstation bei der Uebernahme und jene des direkten Verkehrs vom Kartanten der Absendestation.

Die zugehörigen Wagen selbst sind mit dreieckigen Plakaten zu versehen, welche den Aufdruck tragen: „**Direkter Wagen** über".

Für die verschiedenen Uebergangsstationen sind diese Plakate nach Form und Farbe des Papiers und des Aufdrucks in der Weise verschieden, daß jene für die westlichen und östlichen Uebergangsstationen auf weißem Papier mit farbigem Aufdruck und jene für die südlichen und nördlichen Uebergangsstationen auf farbigem Papier mit schwarzem Aufdruck hergestellt sind, und zwar haben jene für die westlichen und nördlichen Uebergangsstationen die Form eines abwärts und diejenigen für die östlichen und südlichen die Form eines aufwärts stehenden Dreiecks.

Die Ziffer II unter 1b, 2b und 3b aufgeführten Ladungen des direkten Verkehres nach Bayern sind dann, wenn sie ab der bayerischen Eintrittsstation noch mehr als 2 Knotenpunktstationen zu passiren haben, von der bayerischen Eintrittsstation mit dreieckigen Plakaten zu versehen, welche den Aufdruck tragen:

„Direkter Wagen."

Die *westlichen und* nördlichen Eintrittsstationen von Hergatz bis Hof *haben sich hiezu* der Plakate in Form eines aufwärts stehenden Dreiecks,

die östlichen und südlichen von Asch bis Lindau derjenigen in Form eines abwärts stehenden Dreiecks zu bedienen. Diese Verbandsplakate sind thunlichst unmittelbar unter bezw. über der eigentlichen Wagenbezettelung und zwar von der bayerischen Verlade- bezw. Eintrittsstation anzubringen, nachdem vorher auf dieselben mit Blau- oder Rothstift die der Ladung nach Ziffer II zukommende Ordnungsnummer groß aufgeschrieben worden. Auf den Plakaten zu Wagen, welche in der Richtung nach Westen und Norden über die Reichsgrenze hinaus bestimmt sind, ist unter dem Namen der bayer. Uebergangstation handschriftlich der Name der Reichsgrenzstation beizusetzen. Ob die in Ziff. II unter Nr. 5 aufgeführten Ladungen zu plakatiren sind und welche Rangnummer sie zu tragen haben, wird jeweils besonders bestimmt.

Die Plakatirung soll übrigens nur zur Kennzeichnung jener Wagen dienen, deren rascheste und ungestörte Weiterbeförderung unter allen Umständen geboten ist.

Es sind aber auch die nichtplakatirten Wagen stets mit den Anschlußzügen unter Vermeidung jeglichen Aufenthalts abzufertigen. soweit es nur immer die Zugkraft der Züge nach Einstellung der plakatirten Wagen ermöglicht.

IV. Zwischenstationen, welche Wagen für einen Verbandskurs bereit stehen haben, haben dieselben bei der nächst vorgelegenen Hauptstation anzumelden und hiebei Bestimmungsstation, Belastung und Rangnummer anzugeben.

Sobald sämmtliche Meldungen eingelaufen, hat die Hauptstation der nächstfolgenden Haupt- bezw. Knotenpunktstation telegraphisch mitzutheilen, in welcher Zusammensetzung der Zug dort eintreffen wird, so daß die den Zug erwartende Knotenpunktstation bereits beim Abgang des Zuges von der vorgelegenen Knotenpunktstation erfährt, wie viele Wagen der verschiedenen Arten der Zug für die verschiedenen Anschlußzüge bringt und wie viele Wagen der einzelnen Rangnummer und mit welcher Bestimmung und Belastung im Zuge verbleiben.

Nach dieser Meldung hat die empfangende Knotenpunktstation festzusetzen, welche der bei ihr selbst vorhandenen Verbandszugwagen von dem Zuge mitgenommen werden können, bezw. müssen und sind die mitzugebenden Wagen ordnungsgemäß zusammen- und derart bereit zu stellen, daß unmittelbar nach der Ankunft des Zuges das Einstellen der Wagen begonnen und in kürzester Frist zu Ende geführt werden kann.

V. Können mit einem Verbandskurs nicht alle für denselben vorhandenen Wagen Beförderung finden, so hat die Bestimmung über die Mitnahme der Wagen nach Maßgabe der in Ziff. II festgesetzten Rangordnung der Wagen in der Weise stattzufinden, daß die Wagen der späteren Nr. immer erst nach Aufnahme der sämmtlichen in den vorausgehenden Nr. erwähnten Wagen zugelassen werden. Als weitere Richtschnur hat zu dienen, daß bei Wagen gleicher Art die Bayern durchlaufenden Wagen stets den Vorzug vor den in Bayern verfrachteten haben und unter diesen wieder die von den weiter zurückliegenden Stationen stammenden Wagen vor den später zugegangenen, bezw. neu zugehenden Wagen. Durch die Anschrift bezw. Bezettelung der Wagen, im Verein mit der Plakatirung und der Aufschrift der Rangnummern erhält der Rangirdienst die nöthigen Anhaltspunkte für die Art der Beförderung der Wagen und eine dabei etwa nöthige Auswahl derselben, ohne daß es hiefür, wenigstens im Allgemeinen, einer besonderen Weisung oder Anschrift seitens des Güterdienstes bedarf.

Nur in zweifelhaften und in Ausnahmsfällen hat vorgängiges Benehmen zwischen Güterdienst und Rangirdienst stattzufinden und in großen Bahnhöfen mit weit auseinander gelegenen Ladeplätzen empfiehlt es sich, *daß die auf den* einzelnen Ladeplätzen für einen bestimmten Verbandskurs

bereitstehenden Wagen durch den Güterdienst dem Rangirdienst mittels besonderer „Zugszettel“ überwiesen werden unter Angabe des Standortes, der Bestimmung, der Belastung und der Rangnummer, damit das rechtzeitige Zusammenholen und Bereitstellen der Wagen unbedingt gesichert ist.

VI. Wenn plakatirte Wagen wegen Ueberlastung eines beschleunigten Güterzuges zurückbleiben müssen, so sind sie mit dem nächstabgehenden Personenzuge nachzusenden, soferne es dessen Zugkraft gestattet, und der Verbandskurs auf einer nachfolgenden Haupt- oder der Uebergangsstation wieder erreicht werden kann. Ist dieses nicht der Fall, so sind diese Wagen bis zum nächsten Verbandskurse zu hinterstellen und mit diesem unter allen Umständen und zwar vor den neuzugehenden Verbandswagen zu befördern.

Können in solchem Falle die zurückgebliebenen Wagen mit einem gewöhnlichen Güterzug nach einer weiter vorgelegenen Knotenpunktstation vorgeschoben werden, behufs Ueberstellung auf den nächsten Verbandskurs dortselbst, so darf auch dies statt der Hinterstellung geschehen, jedoch nur unter telegraphischer Verständigung jener Knotenpunktstation, welche dann die Ueberstellung auf den nächsten Verbandskurs zu bewirken hat.

VII. Werden plakatirte Verbandswagen laufunfähig und kann der Schaden nicht längstens bis zum Abgang des nächsten Verbandskurses behoben werden, so hat sofortige Umladung und Weiterbeförderung mit dem nächsten Verbandskurse stattzufinden; der neubeladene Wagen ist selbstverständlich mit den vorgeschriebenen Plakaten zu versehen.

VIII. Unregelmäßigkeiten und Verfehlungen gegen die vorstehenden Vorschriften sind von den entdeckenden Stationen, soweit möglich, sofort zu beseitigen und dem vorgesetzten k. Oberbahnamte zu melden; besonders ist für die Ueberleitung der außer Kurs eingetroffenen Verbandswagen auf den nächsten Verbandskurs Sorge zu tragen. Treffen Verbandswagen von den Anschlußbahnen nicht mit den vereinbarten Kurszügen ein, so haben die Eintrittsstationen an das Transportbureau der Generaldirektion Meldung zu erstatten. Ueber jedes ohne sofort ersichtlichen Grund erfolgte Zurückbleiben von plakatirten Wagen hat der Güterbeamte vom Dienst dem Vorstande des Güterdienstes Meldung zu erstatten, welch' letzterer dieselbe dem Vorstand des Rangirdienstes behufs Abhilfe zuleitet.

IX. Hinsichtlich der Nichtverbandszüge bestimmen die k. Oberbahnämter, welche Wagen der verschiedenen Gattungen dieselben vorzugsweise aufzunehmen und abzugeben haben.

Auf den Wagenbezettelungen müssen stets die Züge angegeben sein, mit welchen die Wagen bis zur Bestimmungs- bezw. Uebergangsstation befördert werden sollen und sind die Güterexpeditionen gehalten, die Wagen stets nur für jene Züge anzuschreiben, für welche sie nach vorstehenden Vorschriften und jenen der k. Oberbahnämter bestimmt sind. Die Einhaltung der Zugsanschriften ist strengstens zu überwachen und sind alle Zuwiderhandlungen dagegen dem k. Oberbahnamte zur Anzeige zu bringen.

Was die beschleunigten Güterzüge im Besonderen betrifft, so will ausdrücklich bemerkt werden, daß dieselben in erster Linie für die Beförderung der Verbandswagen ab und nach den Knotenpunktstationen, sowie den sonstigen Stationen, an welchen sie genügenden Aufenthalt haben, bestimmt und stets mit der gleichen Präcision wie Personenzüge zu behandeln sind. Als Knotenpunktstation im Sinne dieses Dienstbefehls haben jene Stationen, welche lediglich Abstoßstationen von Stichbahnen sind, nicht zu gelten.

X. Die Leitung der Güter des direkten und Durchgangsverkehrs hat stets über diejenigen Wege stattzufinden, welche die rascheste Beförderung bieten, wie sie für die Verbandsrouten im Heft IV des Trp. D. B. angegeben sind.

(Zu Seite 248 Abs. 1.)

(Die Beamten der Hauptvertheilungsstellen.)

Inhaltlich G. D. E. Nr. 13123 v. 9. Mai 1892 sind die Beamten der Hauptvertheilungsstellen als exponirte Organe des Wagencontrolbureaus zu betrachten und hinsichtlich ihrer Diensteausübung nur diesem unterstehend.

Ihren Weisungen ist gleich den vom Wagencontrolbureau selbst ergangenen von den zugetheilten Stationen Folge zu leisten.

Die Abordnung der bezeichneten Beamten nach Stationen des zugewiesenen Vertheilungsbezirkes erfolgt auf Grund von Commissorien, welche — schriftlich oder telegraphisch — durch das Wagencontrolbureau ertheilt werden und als Legitimation den auswärtigen Dienstesstellen gegenüber zu dienen haben.

(Zu Seite 249 Abs. 1.)

(Dienstsendungen zu Bauausführungen.)

Die nach dem Tarife für Dienstsendungen zu Bauausführungen, giltig vom 1. August 1891, beförderten Güter müssen fortab gleich den Regiesendungen und zahlenden Stückgütern — § 33 der Dienstanweisung, betreffend die Benützung der Güterwagen, giltig vom 1. September 1890 — längstens innerhalb sechs Stunden (Tageszeit) nach Bereitstellung der Wagen ein- oder ausgeladen sein.

Bei Ueberschreitung dieser Frist ist das fällige Wagenstandgeld von dem für Einhaltung derselben verantwortlichen Theile zu erheben. (D. B. 101, 93.)

(Zu Seite 249 Ziff. 4.)

(Wagenstandgeld.)

Es ist Veranlassung gegeben, die Expeditionsstellen nachdrücklichst darauf aufmerksam zu machen, daß in allen Fällen, in denen die nach Maßgabe der Bestimmungen der Verkehrsordnung (§ 56 und 69) gewährten Ent- und Beladefristen durch Verschulden des Empfängers, Versenders oder des Bahnpersonals überschritten werden, das tarifmäßige Wagenstandgeld ordnungsgemäß einzuheben und zu verrechnen, den Parteien aber im Falle vorgebrachter Beschwerde anheim zu geben ist, Gesuche um gänzlichen oder theilweisen Nachlaß der erhobenen Gebühr bei dem zuständigen k. Oberbahnamte einzureichen.

Es ist keine Expeditionsstelle befugt, fällig gewordene Wagenstandgelder in eigener Zuständigkeit und nach eigenem Ermessen — sei es aus Billigkeitsgründen oder in Berücksichtigung sonstiger Umstände — aufzulassen bezw. von der Erhebung derselben abzusehen.

Zuwiderhandelnde haben für die Folge neben disciplinärer Beahndung event. auch die Heranziehung zum Ersatze der entgangenen Wagenstandgelder zu gewärtigen. (D. B. 12, 96.)

(Zu Seite 252 †.)

(Wagenmeldung.)

Häufig kann Seitens der Hauptvertheilungsstelle die ihr nach § 66 Abs. 6 der Dienstanweisung für die Benützung der Güterwagen festgesetzte Frist wegen Erstellung der Wagenmeldung an das Wagencontrolbureau nicht eingehalten werden. Diese Verzögerungen sind theils darauf zurückzuführen, daß die Stationen die betreffenden Meldungen nicht rechtzeitig an die Vertheilungsstelle ablassen, theils auf den Umstand, daß wegen der großen Anzahl der einlaufenden Depeschen die Telegraphisten der Hauptvertheilungs-

stelle München die Abnahme nicht sogleich nach ergangenem Anrufe bewerkstelligen können und die äußeren Stationen dann die Telegramme liegen lassen und warten, bis sie von München gerufen werden.

Wesentlich störend ist auch, daß die Telegramme nicht in der in § 232 der Fahrdienst-Instruktion vorgeschriebenen Präcision und Kürze abgefaßt werden.

Um diese Uebestände zu beseitigen, wird Folgendes angeordnet:

1. Die Wagenmeldungen sind thunlichst frühzeitig — was bei vielen Stationen schon zwischen 1 und 2 Uhr möglich sein wird — zu geben, spätestens aber bis 3 Uhr Nachmittags.

2. Die Depeschen selbst sind insoferne kürzer zu fassen, als die Bestimmungsstationen, nach welchen ohnehin keine Fremdwagen verwendet werden können, wegzulassen sind.

Dasselbe ist insbesondere bei Wagen der Serie H zu beachten und genügt hier bis auf Weiteres die Bemerkung „verst." (verstellbar) oder „nicht verst." nebst der Anzahl der Kipfen.

Bezüglich des Ladegewichtes offener Wagen genügt die Bemerkung „15000 k L" („15000 Kilo Ladegewicht.) Unerläßlich ist dagegen bei den Wagen der Serie G der Beisatz: „mit oder ohne Kl." (Klappen), „mit oder ohne Br." (Bremse), „16 qm" (Quadratmeter) u. dergl.

Vollständig überflüssig ist die vielfach gebrauchte Einleitung einer Depesche „Wagenmeldung".

Nachdem München Rangirbahnhof mit . . . — . — . . angegeben, ist sogleich zu beginnen: B. D. Verfügbar ꝛc.

Der Zusatz „fehlend nichts" hierauf erscheint ebenfalls unnöthig.

Bei Beachtung dieser und ähnlicher Gesichtspunkte wird sich der telegraphische Verkehr in wesentlich kürzerer Zeit abwickeln lassen.

Auch der Abnahme der Wagenverfügungen ist erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden.

(Ausschreiben des O. B. A. München vom 30. VIII. 94, Nr. 69071.)

(Zu Seite 255 Ziff. 8.)

(Uebergang schwedischer Güterwagen.)

Nach Mittheilung der k. Eisenbahndirektion Altona dürfen die schwedischen Eisenbahngüterwagen, welche mit Vieh (als Wiederkäuern, Pferden, Schweinen, Maulthieren, Eseln) beladen mittelst der Dampffähre von Helsingborg nach Helsingör ausgetreten sind, zufolge gesetzlicher Bestimmungen nach der Entladung im Auslande nicht mehr zur Beförderung von Vieh benützt werden.

Hienach ist sich bei etwaigem Uebergang schwedischer Güterwagen auf die k. bayer. Staatsbahnlinien zu achten. (D. B. 15, 96.)

(Zu Seite 255 Abs. 2.)

(Wagenverzeichnisse.)

Gemäß §§ 86 und 87 der Dienstanweisung betreffend die Benützung der Güterwagen auf den k. bayer. Staatseisenbahnen — giltig vom 1. Sept. 1890 — sind in den von jeder Station zu führenden Wagenverzeichnissen die eigenen Wagen getrennt nach Serien, die fremden getrennt nach Eigenthumsmerkmalen vorzutragen.

Im Interesse der Dienstesvereinfachung auf den Lokalbahnen wird für dieselben eine Modifikation bemerkter Anordnung zunächst versuchsweise in der Art zugelassen, daß den Lokalbahn-Haltestellen der Vortrag der angekommenen und abgegangenen Wagen in einem Verzeichnisse ohne Ausscheidung nach Serien und Eigenthumsmerkmalen, den Lokalbahn-Stationen dagegen dieser Vortrag in zwei Verzeichnissen und zwar einem für die eigenen, hier ohne Ausscheidung nach Serien, und einem zweiten für die fremden

Wagen, hier wieder ohne Ausscheidung nach Eigenthumsmerkmalen gestattet ist. (D. B. 13, 96.)

(Fußnote zu Seite 255.)

(Untersuchung der Wagen.)

Jeder ankommende Wagen ist bei der Uebernahme und bezw. nach Ankunft einer genauen Untersuchung zu unterziehen und ist hiebei insbesondere auch auf die Revisionsfrist zu achten. Die Revisionszeit beträgt für Güterwagen 3 Jahre. Personenwagen, Gepäck- und Postwagen müssen nach jedesmaliger Zurücklegung von 30,000 km revidirt werden.

Die Kipfstangen müssen bei der Beförderung von Kipfwagen jederzeit aufgestellt werden. Wagen mit verwechselten oder fremden Kipfstangen sind zu beanstanden und ist hierüber Beschädigungsmeldung auszustellen.

(Fußnote zu Seite 256.)

(Zuweisung reparaturbedürftiger Wagen an die Werkstätten.)

In der Zuweisung reparaturbedürftiger Wagen an die Centralwerkstätten wird seitens einzelner Dienstesstellen nicht nach den bestehenden Bestimmungen verfahren, so daß erstere vielfach Wagen mit unbedeutenden Beschädigungen erhalten, deren Instandsetzung nach der Instruktion für den maschinentechnischen Dienst den Betriebswerkstätten zufällt.

Da außerdem durch Ueberweisung derartiger Wagen an die Centralwerkstätten in Folge der lokalen Verhältnisse derselben öfters nicht zu vermeidende Verzögerungen in der Wiederherstellung verursacht werden, so sieht man sich veranlaßt, Nachstehendes anzuordnen:

1. Die Ueberweisung reparaturbedürftiger Wagen an die Centralwerkstätten hat in der Regel durch die Betriebswerkstätten mittelst Lieferschein und nicht allein durch die Wagenmeister auf Grund der Klebzettel zu geschehen.

Wird ein Wagen auf einer Station beschädigt oder beschädigt abgestellt, auf der sich eine Betriebswerkstätte nicht befindet, und steht die Lauffähigkeit desselben außer Zweifel, so daß also vor Weiterbeförderung Untersuchung desselben durch einen Werkstättebeamten nicht nöthig erscheint, so erfolgt die Ueberweisung an die nächstgelegene Betriebswerkstätte oder an eine Centralwerkstätte durch den Stationsvorstand gleichfalls mittelst Lieferschein. Ob eine Ueberweisung an eine Betriebs- oder Centralwerkstätte stattzufinden hat, ist nach Abs. A II Ziff. 1 und 2 der Instruktion für den maschinentechnischen Dienst zu beurtheilen, zu welchem Behufe den Stationen unter Kenntnißgabe der beiden letzten Sätze Auszug der Instruktion zuzustellen ist.

2. Von größeren Reparaturen an Wagen (A II 1 b der maschinentechnischen Instruktion) sind auszuführen:

a) in der Centralwerkstätte München:

α) die an sämmtlichen, den Oberbahnämtern Kempten, Ingolstadt, München und Rosenheim zugetheilten Personenwagen (incl. Bahnpost-, Dienst-, Gepäck- und Heizwagen) nach Staatsbahnsystem;

β) die an den Güterwagen nach Staatsbahnsystem nöthigen, wenn diese Wagen auf Strecken oder Stationen südlich der Donau gelegen, beschädigt oder beschädigt abgestellt wurden.

b) In der Centralwerkstätte Nürnberg:

α) Die an sämmtlichen, den Oberbahnämtern Bamberg, Nürnberg, Regensburg, Weiden und Würzburg zugetheilten Personenwagen nach Staatsbahnsystem;

β) die an Güterwagen nach Staatsbahnsystem nöthigen, wenn diese Wagen auf Strecken oder Stationen, nördlich der Donau gelegen, beschädigt oder beschädigt abgestellt wurden.

c) In der Centralwerkstätte Regensburg:

Die an sämmtlichen Personen- und Güterwagen nach Ostbahnsystem.

d) In der Betriebswerkstätte Augsburg:

Die an den Personenwagen nach Staatsbahnsystem, welche dem Oberbahnamte Augsburg zugetheilt sind. Bezüglich der Zahl der zur Reparatur zu übergebenden Personenwagen wird auf die Bestimmungen der Entschließung vom 15. Dezember 1877 Nr. 83853 verwiesen.

3. Die Centralwerkstätten haben alle 14 Tage am 1. und 16. jeden Monats über den Stand der ihnen überwiesenen, noch nicht in Arbeit genommenen Güterwagen Rapport an das maschinentechnische Bureau einzusenden, damit von hier aus Ausgleichung vorgenommen werden kann, falls sich bei einer Werkstätte zu viel reparaturbedürftige Wagen anhäufen.

In dem Rapport ist einfach Serie und Gesammtzahl der zur Reparatur überwiesenen Wagen anzugeben.

4. Fertiggestellte Wagen haben die Centralwerkstätten mittelst Lieferschein zurückzuleiten, und zwar Personenwagen an die Stationen, denen sie zugetheilt sind, Güterwagen an die an gleichem Ort befindliche Betriebswerkstätte.

Im Interesse der raschen Wiederherstellung des reparaturbedürftigen Fahrmaterials wird genaue Einhaltung dieser Vorschriften erwartet und dabei bemerkt, daß sich in allen Fällen, wo Zweifel darüber bestehen, ob ein Wagen durch die Betriebs- oder Centralwerkstätte zu repariren ist, der am Sitz des Oberbahnamts befindliche Bezirksmaschinenmeister (Bezirks-Maschinen-Ingenieur) sich mit dem Centralwerkstätte-Vorstand zu benehmen und letzterer bei Beurtheilung dieser Frage die lokalen und räumlichen Verhältnisse der Betriebswerkstätte, sowie die derselben zu Gebote stehenden Mittel zu berücksichtigen, nöthigenfalls also Unterstützung der Letzteren eintreten zu lassen hat. (G. D. E. 5294 v. 5. II. 78.)

Durch Entschließung vom 5. Februar 1878 Nr. 5294 wurde sub Ziff. 2 a β bestimmt, daß in der Centralwerkstätte München die Güterwagen nach Staatsbahnsystem zu repariren sind, die auf Stationen südlich der Donau beschädigt abgestellt wurden, während die Centralwerkstätte Nürnberg die Reparatur derartiger, auf Stationen nördlich der Donau abgestellter Wagen zu übernehmen hat. — Inzwischen gemachte Erfahrungen haben ergeben, daß bei dieser Vertheilung in München öfter Arbeits-Ueberhäufung eintritt, während in Nürnberg genügend Raum vorhanden ist, um den in der Regel bestehenden Reparaturbestand etwas erhöhen zu können.

Demgemäß wird angeordnet, daß für die Folge außer den bisher Nürnberg zugetheilten Wagen auch diejenigen beschädigten Güterwagen nach Staatsbahnsystem, die auf den Stationen Regensburg, Ingolstadt und Donauwörth abgestellt werden und die den bestehenden Bestimmungen gemäß zur Reparatur einer Centralwerkstätte zufallen, an die k. Zentralwerkstätte Nürnberg abzugeben sind.

Dabei wird noch auf die Entschließung vom 17. Juni 1879 Nr. 21003, nach welcher behufs Erleichterung der Centralwerkstätte München die Betriebswerkstätte Augsburg die Reparatur der von Ulm kommenden beschädigten Güterwagen, soweit möglich, auszuführen hat, verwiesen. (G. D. E. 5558 v. 30. I. 80.)

(Fußnote zu Seite 257.)

(Wagen-Uebergangszettel.)

Nach gemachten Wahrnehmungen werden die Uebergangszettel an den Güterwagen häufig an Stellen, die mit Anschriften versehen sind, angebracht, namentlich auch auf die an den Langträgern befindlichen Vermerke über das Eigengewicht der Wagen ꝛc. ꝛc. aufgeklebt.

In Folge dessen werden die bezüglichen Anschriften beim Entfernen der Zettel meist beschädigt und unleserlich, und wird hiedurch des Weiteren das Verwiegegeschäft bedeutend erschwert.

Die Uebergangsstationen werden daher nachdrücklichst angewiesen, darüber zu wachen, daß künftighin die Uebergangszettel nur mehr an solchen Stellen der Wagen angebracht werden, welche von Anschriften frei sind.

Die Uebernahmsbeamten haben bei Eintreffen von Fremdwagen auf den Stationen auf den richtigen Vollzug dieser Anordnung ihr besonderes Augenmerk zu richten und Zuwiderhandlungen behufs Verfolgung durch die vorgesetzten k. Oberbahnämter zu melden. (D. B. 80, 94.)

(Zu Seite 257.)

(Uebernahme eines Fremdwagens.)

Bei der Uebernahme von Fremdwagen, beladen wie leer, ist an den Grenz-, wie an den Umschlag- und Empfangsstationen den sämmtlichen Uebergangszetteln besondere Beachtung zu schenken, um durch Vergleich mit den Frachtpapieren etwaige Verschleppungen feststellen und sofort das Geeignete zur Ordnung des vorgefundenen Anstandes einleiten zu können. Namentlich ist darauf zu achten, ob nicht der fremde Wagen übereinkommenswidrig rückbeladen ist und auf falschem Rücklauf sich befindet, in welchem Falle an den Grenzstationen eine Bezettelung zu unterbleiben hat; die Empfangsstation hat aber in solchem Falle dafür zu sorgen, daß der Wagen auf kürzestem Wege zur Heimath geleitet wird, soferne nicht der Hinweg auf kurzem Wege zu erreichen ist, und zwar unter Beigabe eines Begleit- bezw. Lieferscheines. D. B. 99, 1894, D. B. 9, 1896 und § 52 der D. A., betr. Benützung der Güterwagen.

Bei der Uebernahme auf den Grenzstationen ist aber auch auf etwaige alte und ungiltige, von früheren Läufen herrührende Uebergangszettel zu achten und für deren Beseitigung vor Aufkleben der neuen zu sorgen. Nicht minder haben die Güterübergangsstellen im Innern, die Zugführer sowie die Empfangstationen diesem Punkte vollste Aufmerksamkeit zu schenken und eventuell Abhilfe zu veranlassen.

Von allen wahrgenommenen Unregelmäßigkeiten dieser Art ist dem W. C. B. kurze schriftliche Meldung zu erstatten, auch ev. dessen Verfügung telegraphisch einzuholen, falls nicht nach Sachlage klar liegt, wie mit dem betr. Fremdwagen verfahren werden soll. Die Uebernahmsbeamten haben auch stets die Eigenthumsmerkmale, Wagennummer und Serie der Fremdwagen mit den bezüglichen Vorträgen in den Papieren sorgfältig zu vergleichen, ebenso den Einklang der betr. Vorträge in den Wagenverzeichnissen der Zugführer mit den Wagen selbst zu prüfen. Der also übernommene Wagen ist in das Stationswagenverzeichniß aufzunehmen und in Rubrik „Bemerkungen" Bodenfläche und Ladegewicht zu vermerken, wenn sie das übliche Maß der betr. Serie überschreiten.

(Zu Seite 258.)

(Ziff. 3. Bestellung und Meldung.)

Als verfügbar sind die sämmtlichen zur Zeit der Meldung in der Station befindlichen leeren oder noch zu entladenden Wagen zu melden. Nicht zu melden sind die mit Viehladung eingegangenen und daher zu desinficirenden Wagen, sowie die kurzen fremden Kohlenwagen unter 6 m Länge.

Als Bedarf sind zu melden die von den Parteien zur Verfrachtung von Sendungen nach dem Auslande oder nach Binnenstationen von mindestens 80 km Entfernung bestellten Wagen, sowie die von den Stationen für den Stückgutverkehr ebenmäßig benöthigten Wagen.

Bei der Meldung der verfügbaren Fremdwagen ist neben den am Wagen angebrachten Eigenthumsmerkmalen der bayer. Uebergangszettel und jene Uebergangsstation, über welche der Fremdwagen seine Heimath verlassen hat, ferner jenes Gattungszeichen anzugeben, welches die gleich oder ähnlich gebauten bayer. Wagen tragen, ferner außergewöhnliche Ladefläche, Ladegewicht ꝛc. Offene sächsische, nicht „Kohlentransport Zwickau" plakatirte Wagen sind bei einem Radstande bis 3,65 m als „O", bei einem Radstande von 4 m und 10 t Ladegewicht als „Od", bei einem Radstande von 4 m und 12—15 t Ladegewicht als „Ol" zu melden.

Fremdwagen von 24 qm und mehr, welche ihrer Bauart nach den bayer. Gp und S-Wagen entsprechen, sind als solche unter Beachtung der Bestimmungen in § 65 der D. A. betr. die Benützung der Güterwagen zu behandeln und in die Spezialmeldungen aufzunehmen, sobald solche angeordnet sind. Ebenso sind gedeckte Wagen der hessischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Bahn mit 22,5 qm als Gp zu melden.

Der Bedarf an Fremdwagen ist gleichfalls unter dem entsprechenden bayer. Gattungszeichen und unter Angabe der Bestimmungsstation, außerdem der Verkehrsleitung beim Auslandsverkehr zu melden. Gattung der Ladung ist dann anzugeben, wenn Verwendung der einen oder anderen Gattung von Wagen ermöglicht ist.

Hat die Station inzwischen durch anderweitigen Zulauf ihren Bedarf gedeckt, so hat sie der U. V.-Stelle sofort hievon telegraphische Mittheilung zu machen, damit die Zuführung eines weiteren Fremdwagens unterbleibt. Anderseits muß die U. V.-Stelle benachrichtigt werden, wenn ein von derselben verfügter Fremdwagen wegen verzögerter Entladung oder Selbstbedarfs nicht abgegeben werden kann oder vor Eingang der Verfügung schon abgerollt ist.

Wagen, die auf falschem Rückwege sind und daher nur sehr beschränkte Verwendung finden können, werden am besten gar nicht der V.-Stelle gemeldet oder nur unter Angabe des Sachverhaltes.

(Zu Ziff. 4. Seite 258.)

(Rückleitung leerer Fremdwagen.)

Fremdwagen, für welche die Bestimmungsstation keine Verwendung hat und über welche auch die Vertheilungsstelle ungeachtet der erfolgten Anmeldung bis zu ihrer Entladung nicht verfügt hat, sind mit der ersten Gelegenheit zur Heimath zu leiten.

Durch die telegraphische Meldung dürfen dieselben keinen Aufenthalt erleiden und es ist für deren unaufgehaltene Beförderung bis zur bayer. Austrittsstation vorzusorgen, um die Kosten des Aufenthaltes möglichst zu verringern.

Die leeren Fremdwagen sind stets auf demselben Wege zur Heimath zurückzusenden, über welchen sie beladen gerollt sind und zwar ohne Begleitpapier auf Grund der am Hinlaufe angebrachten Uebergangszettel. Um dies zu ermöglichen, ist angeordnet, daß die aus der Heimath rollenden Wagen auf dem Wege zur Bestimmungsstation auf jeder Uebergangsstation d. h. auf jenen Stationen, auf welchen der Wagen aus dem Bereiche einer Bahn in das einer anschließenden Bahn übertritt, mit einem Zettel am Langträger oder Kasten zu versehen sind, welcher die übernehmende Bahn und Station und meist auch das Datum der Uebernahme ersehen läßt und welcher erst nach der Rückkunft des Wagens zur Heimathbahn wieder entfernt werden darf.

Diese Uebergangszettel sind an allen übergehenden Wagen, Güter- wie Personenwagen, anzubringen, um Mißgriffe bezüglich deren Rücksendung ferne zu halten. Nur bei jenen Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen welche auf Grund besonderer Vereinbarung im regelmäßigen Laufe zwischen

bestimmten Stationen verkehren, wie z. B. Berlin—Rom, Wien—Paris ꝛc. ist eine Bezettelung nicht nöthig, daher zu unterlassen.

Um Verschleppungen der Fremdwagen auf dem Rückwege vorzubeugen, ist daher den Uebergangszetteln überall und stets vollste Beachtung zu schenken und vorgefundene Unregelmäßigkeiten sofort festzustellen und für Abhilfe zu sorgen. Des Weiteren ist guter, haltbarer Klebestoff für die Uebergangszettel zu verwenden, damit ein Abfallen der Zettel in Folge von Hitze oder Kälte vermieden bleibe. Auch ist das Personal auf größeren Stationen, besonders Desinfektionsstationen und in Werkstätten, zu unterweisen, die vorhandenen Uebergangszettel zu schonen, event. für einen Ersatz derselben durch Duplikate nach vollzogener Reparatur bezw. Desinfektion zu sorgen.

Finden sich gleichwohl Fremdwagen ohne bayer. Uebergangszettel vor und kann auch aus solchen fremder Verwaltungen der nöthige Anhaltspunkt für die richtige Rücksendung derselben nicht entnommen werden bezw. bestehen Zweifel über den einzuschlagenden Weg, so ist Verfügung des Wagencontrolbureaus telegraphisch einzuholen, hiebei aber stets anzugeben, ob bezw. welche fremde Uebergangszettel etwa am Wagen vorhanden sind. (D. B. 99/1894.)

Um wiederholten Aufenthalt der Wagen auf folgenden Umschlagstationen zu vermeiden, sind die betr. Wagen mit entsprechenden Zetteln, welche den einzuhaltenden Rückweg bezeichnen, zu bekleben. Zugleich sind dem Wagen Begleitscheine bezw. Lieferscheine mit Vorschrift des zu nehmenden Rückweges beizugeben, welche den Wagen bis zur Heimath zu begleiten haben.

Außerdem sind solche Fremdwagen, welche nach einer auf dem Hinwege nicht berührten Station rückbeladen sind, von dieser nach der Entladung auf dem kürzesten Weg zur Heimath zu senden, sofern nicht der Hinweg auf kurzem Weg zu erreichen ist. Gleichzeitig ist, wie bei den ohne Uebergangszettel vorgefundenen Wagen ein Begleit-, bezw. Lieferschein mit Vorschrift des zu nehmenden Rückweges auszufertigen und beizugeben, ebenso der Wagen wie im vorbezeichneten Falle zu bekleben.

Gehen solche Wagen von Anschlußbahnen auf die bayer. Staatsbahn über, so ist von der übergebenden Verwaltung stets die Beigabe eines Begleitscheines für den einzuschlagenden Rückweg zu verlangen und hat die bayer. Grenzstation für eine der Begleitscheinvorschrift entsprechende Beklebung der Wagen zu sorgen, da erfahrungsgemäß Begleitscheine nur zu gerne von dem Wagen getrennt werden und verloren gehen.

(Zu Seite 259—261.)

(Rückbeladung fremder Wagen.)

Auf der Bestimmungsstation sind die beladen angekommenen Fremdwagen möglichst rasch zu entladen und wenn irgend thunlich mit Rückladung nach der Heimathbahn oder nach Stationen jenseits derselben, wenn hiebei eine Strecke der Heimathbahn durchlaufen wird, eventuell mangels solcher nach auf dem Hinwege berührten Stationen vor der Heimath abzufertigen.

Bei der Rückbeladung nach anderen Stationen in der Richtung zur Heimathbahn ist stets darauf zu achten, daß die nach den Bestimmungen der Wagen-Uebereinkommen bezw. des unter süddeutschen Verwaltungen bestehenden Sonder-Uebereinkommens zugelassene Verlängerung des Rückweges nicht überschritten, sowie daß auch Leertransport auf solchen Linien, die auf dem Hinwege nicht berührt waren, auf dem ab der neuen Bestimmungsstation zur Heimath einzuschlagenden Wege vermieden werde; auch muß der Wagen im letzteren Falle ausgelastet bezw. dem Raume nach ausgenützt sein. Wegen der mit der Rückbeladung mitunter verbundenen Schwierigkeiten darf die Entscheidung über die etwaige Verwendung von Fremdwagen auf den Stationen nicht untergeordneten Organen überlassen werden, sondern

ist solche von den Stationsvorständen bezw. deren Stellvertretern, auf größeren Stationen von den Vorständen der Güterexpedition bezw. deren Stellvertretern oder von den sonst Seitens der k. Oberbahnämter hiezu bestimmten Beamten zu treffen und zwar unter Ausfertigung besonderer Ermächtigungsscheine. (Vgl. D. B. 67, 94 u. 13, 95.) Für Weiterspeditionen gilt dasselbe und ist hier vor Allem deren Zulässigkeit sorgfältig zu prüfen.

Vor der Zuweisung der Wagen an die Parteien ist stets zu prüfen, ob die Verwendung des bereitstehenden Fremdwagens nach der in Aussicht genommenen Empfangsstation, über welche sich vor Beginn der Beladung zu vergewissern ist, im Zusammenhalte mit den Uebergangszetteln einer- und der Verkehrsleitung andererseits den bestehenden Vorschriften entspricht. Auch bei den durch eine B. St. zugeführten Wagen hat stets eine Prüfung über Zulässigkeit der Benützung der Zuweisung an die Partei voranzugehen. Sollte die Partei bei der Beladung eine andere Bestimmungsstation in Aussicht nehmen, als die bei der Wagenbestellung bezeichnete, so wäre dieselbe zur Zahlung des betr. Wagenstandgeldes anzuhalten, falls der zugeführte Fremdwagen sich für die neue Bestimmungsstation nicht eignen sollte, zugleich aber auch zur ordnungsgemäßen Bestellung eines anderen Wagens für die betr. Station zu veranlassen. Vgl. Ausschreiben vom 24. Juni 1893 Nr. 67,304 und vom 20. November 1895 Nr. 120,414.

Wie aus den Bestimmungen der verschiedenen Uebereinkommen hervorgeht, verdient die Rückbeladung der Fremdwagen im Wagenladungsverkehr nach dem Auslande den Vorzug und zwar so sehr, daß in diesem Falle Zuschlagfristen für die Rückbeladung gewährt, dagegen für die Benützung im Binnenverkehre versagt sind. Da aber letztere selbstredend mit erhöhten Ausgaben an Zeitmiethe und nicht selten an Verzögerungsgebühren verbunden ist, so soll eine Verwendung der Fremdwagen im Binnenverkehr nur ausnahmsweise, unter allen Umständen aber nur auf größere Entfernungen und im Wagenladungsverkehre erfolgen, wogegen die Verwendung als Sammelwagen nur dann zweckmäßig erscheint, wenn die Beladung nach der Uebergangsstation erfolgt, nach welcher der Wagen ohnedies zu laufen hat. Zu Sammelcursen, welche eine Ablenkung der Fremdwagen, von der Richtung zur Heimathbahn bedingen, dürfen dieselben nicht verwendet werden. D. B. 44, 92. In Würdigung dieser Verhältnisse ist mit dem Ausschreiben vom 24. III. 1894 Nr. 3220 angeordnet worden, daß bayer. Wagen für den Auslandsverkehr und auf Entfernungen von über 80 km im Binnenverkehre grundsätzlich erst dann benützt werden sollen, wenn geeignete Fremdwagen nicht verfügbar sind, sowie daß zur Controle in der Rubrik „Bemerkungen" der Stations-Wagenverzeichnisse die Verwendung bayer. Wagen nach dem Auslande zu begründen ist.

Eine Abminderung der Rückbeladungsgrenze für den Binnenverkehr kann für gewisse Zeiten oder für bestimmte Verkehrsrichtungen von der Generaldirektion zugelassen werden, ist aber ohne deren Genehmigung ausgeschlossen. Eine Ablenkung der Fremdwagen zum Zwecke der Rückbeladung im Binnenverkehre ist unzuläßig und darf auch die Beladung nur nach einer solchen bayer Bestimmungsstation erfolgen, die auf dem Hinwege schon berührt war. Eventuelle Ausnahmen unterliegen der Genehmigung der G. D.

Haben Fremdwagen schon einmal auf dem Rückwege Verwendung im Binnenverkehr gefunden, so dürfen sie unter keinen Umständen zum 2. Male im Binnenverkehr rückbeladen werden. Um dies zu vermeiden, ist der Wagen nach Entladung auf beiden Seiten mit dem hiefür aufgelegten Plakate: „Rückbeladung nur im direkten Verkehre zuläßig" zu bekleben und leer der Heimath schleunigst zuzuführen, falls eine Rückbeladung im Auslandsverkehre nicht ermöglicht ist. Bei Verfügbarkeit sind solche Wagen

auch der Vertheilungsstelle mit dem Zusatze: „Nur direkt" anzumelden. Außerdem ist die Verwendung solcher Fremdwagen, welche nur im Transitverkehre durch Bayern gerollt sind, für den Binnenverkehr ganz zu vermeiden. (G. D. E. Nr. 106,750 v. 4. Okt. 1894.) Auch ist bei Wagen, die über Gemünden eingegangen sind, vorsichtig zu verfahren, damit nicht die Umweggrenze bei Rückbeladungen nach Frankfurt a. M. Ostbahnhof, Mainz, Gustavsburg, Waldhof, Wiesbaden und ähnlichen Stationen überschritten wird. Nicht minder ist Vorsicht geboten bei Rückbeladung von Fremdwagen nach Mannheim, wegen der oft wechselnden Verkehrsleitung, dann bei Leipzig je nach der Bahnhofsvorschrift u. dgl. m.

Wenn Mangel an eigenen Wagen nicht besteht, soll auch die Ablenkung von Fremdwagen auf größere Entfernungen sowie Rückbeladung nach dem Auslande dann vermieden werden, wenn die Wagen auf dem Rücklaufe über die bayer. Staatsbahnen einen erheblich größeren Weg zurückzulegen haben, als die Hinlaufstrecke war, z. B. soll ein Wagen der K. E. D. Frankfurt, der über Ulm mit Ladung für München eingerollt war, nicht über Aschaffenburg—Hanau nach Köln beladen werden ꝛc., obwohl diese Verwendung sonst dem Vereinswagenübereinkommen entspricht (vgl. G. D. E. vom 20. November 1895 Nr. 120,414).

Besonders zu betonen ist, daß auch zu Zeiten des empfindlichsten Wagenmangels die Fremdwagen unter keinen Umständen in einer den Bestimmungen des Wagenübereinkommens widersprechenden Weise verwendet werden dürfen.

(Zu Seite 261—263.)

(Beispiele über die Rückbeladung fremder Wagen.)

Zu den nachfolgenden Beispielen wird vorweg bemerkt, daß sie nur für den vorliegenden Fall und bei ganz gleich gearteter Sachlage Geltung haben, eine analoge Anwendung nicht aber für alle Verhältnisse zutrifft.

1. Solnhofen benöthigt einen Wagen für eine Ladung nach Flensburg über Gemünden — Göttingen — Harburg — Altona; zur Verfügung steht ein Wagen der Lübeck—Büchener Eisenbahn mit Hinlauf über Büchen—Lüneburg—Göttingen—Gemünden. Der Hinweg berechnet sich wie folgt: Büchen—Lüneburg—(Elze)—Bebra—Gemünden: 30+314+131+190 = 665 km + 25% = 164 = 819 km zulässiger Rückweg. Rückweg berechnet sich über Solnhofen — Gemünden — Bebra — Lüneburg — Flensburg — Oldesloe, wie folgt: 190+131+314+218+142 = 995 km. Dieser Wagen könnte demnach nicht benützt werden, weil der zulässige Rückweg um 176 km überschritten würde, sonach Geldbuße von 17.60 Mk. erwachsen würde. Dagegen könnte jeder preußische Staatsbahnwagen, der über Gemünden oder Hanau—Aschaffenburg nach Bayern gerollt war, verwendet werden, weil er in Gemünden seine jeweilige Heimath erreicht, aber auch jeder Wagen der E. D. Frankfurt a. M., Cassel, Hannover und Altona dürfte ohne Rücksicht auf etwaigen Umweg Verwendung finden, mag derselbe in Ulm, Propstzella oder Hof ꝛc. nach Bayern eingerollt sein, weil er auf dem Rückwege eine Strecke der wirklichen Heimathbahn durchläuft, bezw. nach dieser selbst gelangt.

2. Nürnberg hat eine Ladung für Mantua über Kufstein—Ala. Es steht ein italienischer Wagen zur Verfügung, der über Chiasso—Rothkreuz—Romanshorn—Lindau nach Bamberg gerollt war. Dieser Wagen darf ohne alle weitere Berechnung unbedenklich Verwendung finden, weil es sich um eine Station der Heimathbahn handelt.

3. Bamberg hat eine Ladung für Mannheim—Neckarvorstadt über Aschaffenburg; vorhanden ist ein Wagen der badischen Staatsbahn, über Würzburg nach Bayern eingetreten. Dieser Wagen kann nicht verwendet werden, weil die Bestimmungsstation der hess. Ludwigsbahn angehört und

der Wagen erst nach der Entladung leer an die Heimat in Mannheim zurückkehren könnte. Die Berechnung gestaltet sich wie folgt: Hinweg: Würzburg—Bamberg 100 km + 50% Zuschlag = 150 km zulässiger Rückweg. Rückweg: Bamberg — Aschaffenburg — Mannheim-Neckarvorstadt — Mannheim = 160+99+0 = 259 km, also 109 km Ueberschreitung.

4. Regensburg bedarf einen Wagen für eine Ladung nach Wien über Passau und hat einen Wagen K. K. St. B. nordöstlicher Linie mit Hinlauf Oswiecim—Brieg—Kohlfurt—Leipzig Ueberg. Bhf.—Weida—Hof zur Verfügung; dieser Wagen kann nicht benützt werden, weil voraussichtlich ab Wien Leertransportgebühren entstehen würden, da er bei Mangel an geeigneter Ladung nach seiner Heimath auf dem kürzesten Wege derselben leer zugeführt werden würde, nämlich über Stadlau—Marchegg—Jsolna—Zwardon.

5. Cham hat eine Ladung für Vesul über Memmingen—Pfullendorf—Leopoldshöhe—Altmünsterol, wofür ein Wagen Elsaß-Lothringen bereitsteht, der über Elsterwerda—Eger nach Bayern gelangt war. Der Wagen kann nach § 3 Abs. 2 des Vereins-Wagenübereinkommens ohne Anstand Verwendung finden.

Ebenso könnte jeder Württemberger oder badische Wagen ohne Rücksicht auf die Station, über welche er seine Heimath verlassen hat, benützt werden und zwar aus dem gleichen Grunde.

6. Bayreuth bedarf einen Wagen zu einer Ladung nach Hannover über Lichtenfels—Bebra und erhält hiefür einen Wagen des E. D. B. Breslau, der über Weida—Hof eingegangen war. Da dieser Wagen in Lichtenfels seine jeweilige Heimath, E. D. B. Erfurt, welche in Weida verlassen worden war, erreicht, so ist diese Verwendung zulässig.

7. Meitingen hat eine Ladung nach Waldhof über Aschaffenburg, wozu ein Wagen der K. E. D. Bromberg mit Hinlauf über Bexbach—Maxau—Mühlacker—Ulm—Augsburg zugewiesen wird und zwar mit Rücksicht auf bestehenden Mangel an eigenen Wagen. Derselbe kann Verwendung finden, weil der zulässige Rückweg nicht überschritten wird und zwar nach folgender Berechnung: Hinweg gemäß obiger Leitung: 117+53+141+84+21 = 416 km + (25%) 104 = 520 km zulässiger Rückweg. Rückweg: Meitingen—Aschaffenburg—Waldhof—Mannheim—Bexbach: 295+94+9+1+107 = 506 km. Wagen ist von Waldhof nach Entladung über Ludwigshafen—Bexbach zur jeweiligen Heimath zu leiten.

8. Würzburg hat eine Ladung nach Triest über Kufstein—Villach—Laibach, wozu ein Wagen K. K. St. B. mit Eingang über Passau zur Verfügung steht. Dieser Verwendung steht nichts im Wege (§ 3 Abs. 2b), weil der Wagen über Strecke Villach—Laibach der Heimathbahn rollt.

9. Traunstein hat eine Ladung nach Wiesbaden H. L. B. über Aschaffenburg und erhält einen Wagen der K. E. D. Frankfurt a. M., mit Hinlauf über Frankfurt—Aschaffenburg. Da der Hinweg 23+480 = 503 km beträgt, der zulässige Rückweg also 503+126 = 629 km ist, so darf dieser Wagen benützt werden; der wirkliche Rückweg berechnet sich nämlich nur auf 480+96 = 576 km für Traunstein—Aschaffenburg—Wiesbaden, auf welch letzterer Station der Wagen nach Entladung an die preuß. Staatsbahn zurückzustellen ist. Wäre aber der Wagen in Gemünden eingetreten, so würde der zulässige Rückweg schon überschritten werden, nämlich Hinlauf: Gemünden — Traunstein = 428 km + (25%) 107 = 535 km; Rückweg: Traunstein—Aschaffenburg—Wiesbaden wie vor 576 km, also 41 km Ueberschreitung. Aber auch bei Eingang des Wagens in Aschaffenburg würde der Rückweg bei Beladung durch die Station Ingolstadt C. noch ausreichen, dagegen bei Benützung durch die weiterhin in der Richtung gegen Aschaffenburg folgenden Stationen das zulässige Maß der Verlängerung überschreiten und dies um so mehr, als die betr. Station näher gegen Aschaffenburg liegt.

Berechnung wie folgt: Hinweg über Hanau—Aschaffenburg—Ingolstadt C. = 23+285 = 308 + (25%) 77 = 385 km zulässiger Rückweg; wirklicher Rückweg: Ingolstadt C.—Aschaffenburg—Wiesbaden = 285+96 = 381 km; die Station Ingolstadt C. und die südlich davon gelegenen dürfen also einen derartigen Wagen nach Wiesbaden benützen, die nördlich davon liegenden dagegen nicht.

(Anmerkung zu Seite 265.)
(Wagenserien.)

Um die Bedeutung der einzelnen Buchstabenbezeichnungen besser im Gedächtnisse behalten zu können, empfiehlt es sich, zunächst die Haupt-Gattungszeichen und dann die Zusatzbuchstaben einzulernen. Z. B.

1. Haupt-Gattungszeichen:

A ist = Personenwagen I. Classe
B „ = „ II. „
C „ = „ III. „
Post „ = Postwagen
P „ = Gepäckwagen

(Gemischte Wagen werden durch Zusammenstellung der betreffenden Buchstaben bezeichnet.)

G „ = Bedeckte Güterwagen.
Gn. „ = Eilgutwagen.
V „ = Bedeckte Viehwagen.
O „ = Offene Güterwagen mit mittelhohen Wänden.
H „ = Langholzwagen.
S „ = Schienen- und Plattformwagen mit mindestens 10 m Länge, 24 qm Bodenfläche und 10,000 kg Ladegewicht.
SS „ = Drei- und vierachsige Schienen- und Plattformwagen mit mindestens 20,000 kg Ladegewicht.
X „ = Arbeitswagen.
L „ = Lokalbahnwagen — i. Zusammenstellg m. d. betr. Gattungszeichen.

2. Zusätze:

i ist = Bei Personenwagen — mit Interkommunikation.
g „ = „ Gepäckwagen — nur für Güterzüge geeignet.
h „ = „ „ — mit Röhrenkessel versehen (Heizwagen).
r „ = „ „ — Hilfs- und Requisitenwagen.
e „ = „ Viehwagen — mit Etagen versehen.
f „ = „ „ — mit Ständen für Luxuspferde.
h „ = „ offenen Güterwagen (O) — mehr als 1,50 m hohe Seitenwände.
d „ = „ „ „ (O) — nicht mehr als 1,00 m hohe Seitenwände.
l „ = „ Wagen (G, V, O, H und X) — mindestens 7 m Länge und 18 — incl. 22 qm Bodenfläche.
p „ = „ „ (G, V, O, H und X) — mehr als 7 m Länge und mehr als 22 qm Bodenfläche.
w „ = „ „ (G, V, O, H und X) — weniger als 10,000 kg Ladegewicht.
y „ = „ „ (S) — mit hohen Holzrungen versehen.
m „ = „ „ (G, V, O, H, S und X) — mehr als 10,000 bis incl. 15,000 kg Ladegewicht.

Demnach heißt beispielsweise die Wagenbezeichnung Olm: Offener Güterwagen mit mindestens 7 m Länge und 18—22 qm Bodenfläche und mehr als 10,000 kg Ladegewicht (l = länger, m = mehr.)

(Zu Seite 267 †.)
(Spezialwagen.)

Die auf Seite 116 des bayer. Güterwagenparks-Verzeichnisses vom *November 1894* vorgetragenen 25 Plattformwagen — Serie SS — mit 30 t

Ladegewicht und 34,8 qm Ladefläche sind jüngst zur Ablieferung gelangt, der Maximilianshütte für den Langeisentransport speziell überwiesen und hienach mit der Stationsanschrift „Rosenberg" versehen worden.

Von anderen Stationen dürfen diese Wagen nur ausnahmsweise bei zeitweiliger Nichtbenöthigung für ihren eigentlichen vorbezeichneten Zweck und auch dann nur mit Genehmigung des Wagen-Control-Bureaus, welchem bezüglicher Bedarf zu melden ist, zur Verladung von Maschinen, eisernen Maschinentheilen, Kesseln und anderen außergewöhnlich schweren und umfangreichen Gegenständen in Verwendung genommen werden

Unter allen Umständen ausgeschlossen bleibt die Benützung der bemerkten Wagen zum Transporte von Langhölzern wie von leichtwiegenden Gütern jeder Art. (D. B. 3, 1895.)

(Zu Seite 271.)

(Wagendecken und Wagenutensilien.)

Ueber die im Eigenthum der k. b. Staatseisenb. befindl. Wagendecken ist ein Verzeichniß aufgestellt. Sämmtliche O. B. Ae. sind im Besitz dieses Verzeichnisses, während den äußeren Dienstesstellen nur Auszüge mitgetheilt sind, welche die Stückzahl und Nr. des Bezirksbestandes enthalten. Hinsichtlich der Führung und Evidenthaltung dieser Verzeichnisse wurde mit G. D. E. 49132 vom 3. VI. 1894 Folgendes angeordnet:

1. Jede im Deckenbestande des Bezirkes eintretende Aenderung ist sofort dem Transportbureau der G. D. zur Kenntniß zu bringen und zwar hat diese Anzeige nachstehende Angaben zu enthalten: Nr., Depotstation, Größe, Anschaffungswerth und Bezugsfirma.
2. Die Aenderung schließt nicht allein jede Mehrung und jeden Ersatz des Deckenbestandes in sich, sondern auch Transferirungen von Decken an eine andere Depotstation.
3. Die als Ersatz zur Anschaffung genehmigten Decken sind mit der Nr. der unbrauchbar gewordenen Decke, soferne die gl. Ziffer nicht mehrfach vorhanden ist, zu versehen, während für die als Mehrung bewilligten Decken — sowie für vorerwähnten Ausnahmefall — die Nr von der G D. zu erholen sind.

Des Weiteren wurde mit G. D. E. Nr. 24,807 v. 20. III. 94 bestimmt:

Wagendecken, welche nach übereinstimmendem Urtheile des betreffenden k. Oberbahnamtes und der einschlägigen Centralwerkstätte sich als nicht mehr gebrauchsfähig darstellen und auch durch Vornahme einer entsprechenden Reparatur nicht mehr gebrauchsfähig herzustellen sind, sind auszumustern und ist hiebei durch Herausschneiden der Signaturen: „K. Bay. Sts. B. Nr. . . . dann des Stationsnamens" Vorsorge zu treffen, daß eine unstatthafte Wiederverwendung solcher ausgemusterter Decken nicht mehr Platz greift.

Die einschlägigen k. Centralwerkstätten haben solche völlig irreparable Wagendecken nach Herausschneiden und Verbrennen der sämmtlichen Signaturen der betreffenden Centralmagazinsverwaltung zum Verkaufe als Altmaterial zu überantworten, gleichzeitig aber auch dem betheiligten Oberbahnamte Kenntniß hievon zu geben, welchem es obliegt, Anzeige an die Generaldirektion zu erstatten.

Die Verwendung solcher, als völlig unbrauchbar zu Eisenbahnzwecken befundener Wagendecken im Bereiche der k. bayer. Staatseisenbahnen durch Private ist verboten, weßhalb der verkaufenden Centralmagazinsverwaltung zur Aufgabe gestellt wird, von dem jeweiligen Käufer vor Ausantwortung der verkauften Wagendecken die protokollarische oder doch schriftliche bindende Erklärung abzuverlangen und zu den Akten zu nehmen, daß derselbe sich verpflichte, die von ihm gekauften alten Wagendecken nie zu Transportzwecken auf den k. bayer. Staatseisenbahnen zu verwenden oder verwenden zu lassen.

(Zu Seite 279.)

(Verkehr nach den Zollvereinsausschlüssen.)

1. Bremen, Geestemünde, Bremerhaven, Cuxhafen, Brake und Insel Helgoland.

Nachdem am 15. Oktober 1888 die Städte Bremen, Geestemünde, Bremerhaven und Brake mit ihren bis dahin als Zollausland geltenden Gebietstheilen in den deutschen Zollverein eingetreten sind, gelten nur die durch ein Gitter abgeschlossenen, für den Auslandsverkehr bestimmten Gebietstheile daselbst als Zollausland, welche zum Unterschiede von dem zollindländischen Theil dieser Städte als Freihäfen bezw. Freibezirke bezeichnet sind.

A. Zoll- und Steuer-Vorschriften.

Für die Zollabfertigung sind eisenbahnseitig besondere Vorschriften nicht zu beobachten, sondern es kommen die allgemeinen Zoll- und Steuervorschriften des Deutschen Reichs zur Anwendung, deren Erfüllung ausschließlich Sache der Versender oder Empfänger ist, für welche in Bremen die Freibezirksverwaltung bezw. das Deklarationsbureau eintritt. Sendungen, welche laut Frachtbriefvorschrift nach „Bremen Freibezirk“ und Brake „Freibezirk“ bestimmt sind, bedürfen ebensowenig statistischer Ausfuhranmeldungen wie die Sendungen nach dem dem Zollinlande angeschlossenen Gebiete, also mit der Frachtbriefvorschrift „Bremen“, „Bremerhaven“, „Bremerhaven Zoll-Inland Bahnhof“, „Geestemünde“ und „Brake“.

In Bremerhaven und Geestemünde befinden sich keine Freibezirke, sondern Freihäfen, es kommt an diesen Plätzen also Zollausland und Zollinland in Frage und müssen daher den nach Bremerhaven Freihafen oder Geestemünde Freihafen bestimmten Sendungen statistische Ausfuhr-Anmeldungen beigegeben werden, sofern dieselben nicht nach dem Gesetze vom 20. Juli 1879, betr. die Statistik des Waarenverkehrs, von der Anmeldepflicht befreit bezw. nicht von Zollpapieren begleitet sind, welche die statistischen Ausfuhr-Anmeldungen vertreten.

In gleicher Weise müssen den nach Cuxhaven Freihafen und Helgoland bestimmten Sendungen statistische Ausfuhr-Anmeldungen beigefügt werden.

Auf dem Weserbahnhofe in Bremen befindet sich eine unter Zollkontrole stehende Niederlage für solche aus dem Auslande stammende Güter, deren freie Rückfuhr in das Zollvereinsausland die Bremer Adressaten sich vorbehalten wollen; auch dient dieselbe zur Aufnahme von Waaren, welche zollvereinsländischen Ursprungs sind und für die Ausfuhr behufs Rückvergütung von Steuern abgefertigt werden sollen. Die Aufnahme in diese Niederlage steht indeß nur den Sendungen zu, welche vor ihrem Eintreffen in Bremen zollseitig durch Kollo- oder Wagenverschluß identifizirt sind, und wenn in den Frachtbriefen als Ablieferungsort der Weserbahnhof Bremen (Zollvereins-Niederlage) ausdrücklich bezeichnet ist.

Für den Bremer Staat sind folgende Steuervorschriften zu beachten:

Behufs Erhebung der Konsumsteuer, welche fast nur von Lebensmitteln zu zahlen ist, überdieß voraussichtlich bald aufgehoben wird, und zum Zweck der Feststellung der Statistik für den Bremer Staat müssen sämmtliche ein- und ausgehende Güter dem Bremischen Generalsteueramte bezw. dessen Beamten angemeldet werden. Dieß geschieht bei eingehenden Gütern durch Vorlegung der Avise, bei ausgehenden Gütern durch Vorlegung der Frachtbriefe, welche zum Zeichen der geschehenen Anmeldung von der Steuerverwaltung abzustempeln sind. Der Ausweis dieser Stempel genügt zur weiteren bahnseitigen Behandlung.

B. Polizeiliche und sonstige Vorschriften

kommen nicht in Frage.

2. Hamburg.

Nach dem Zollanschluß von Hamburg und Altona an das deutsche Zollgebiet ist nur das eigentliche Hafengebiet von Hamburg im Zollauslande verblieben. Der zollinländische Theil von Hamburg — „Hamburg Zollstadt“ ist nur durch eine Zollgrenze von dem zollausländischen Theile — „Hamburg Freihafen“ getrennt.

Im Verkehr nach Hamburg bedarf es nur dann auf Grund des Gesetzes, *betreffend* die Statistik „des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebietes mit dem

Auslande" vom 20. Juli 1879 der Beifügung statistischer Anmeldescheine durch den Versender, wenn aus der Frachtbriefvorschrift ersichtlich ist, daß der Transport nach dem Freihafen bestimmt ist.

Die Frachtbriefvorschrift „Hamburg" oder „Hamburg Zollstadt" auch in Verbindung mit dem Zusatze „zur Ausfuhr über See" bedingt nicht die Beifügung der statistischen Anmeldescheine.

Im Verkehre nach Hamburg (B. und H.) sind den unter Zollverschluß im Ansage-(Begleitzettel-)Verfahren abzufertigenden Wagenladungen seitens der Versender zwei gleichlautende Frachtbriefe beizugeben, von denen der eine die Bezeichnung zu tragen hat: „Für die zollamtliche Abfertigung in Hamburg".

Im Uebrigen kommen für den Verkehr nach und von dem Hamburger Freihafen folgende besondere Bestimmungen in Anwendung:

A. Richtung aus dem Freihafengebiet.

1. Die im Freihafengebiet beladenen Eisenbahnwagen, welche
a) im Begleitzettel-Verfahren zu befördern sind, oder
b) nach dem Ermessen des Abfertigungsamtes auf den Geleisen in beladenem Zustande in den freien Verkehr des Zollvereins gesetzt werden können, werden auf Antrag der Güterabfertigungsstelle vor Ueberschreitung der Zollgrenze im Freihafengebiet zollamtlich abgefertigt.

2. Die im Freihafengebiet zum Eisenbahn-Transport gelangenden Einzelgüter und diejenigen Wagenladungsgüter, welche entweder auf Antrag des Versenders oder aus steueramtlichen Gründen in Hamburg einer speziellen Zollabfertigung unterworfen werden müssen, werden auf den im Zollinlande belegenen Bahnhöfen Hamburgs eisenbahnseitig der Zollbehörde — zur Verzollung, Abfertigung auf Begleitschein I, Begleitschein II, Freischreibung — vorgeführt.

3. Deßgleichen werden die aus dem Freihafengebiet oder den Privat-Zolllagern in der Stadt mittelst Land- oder Wasser-Fahrzeuge unter Zollkontrole an die Bahnhöfe in Hamburg und Altona gebrachten Einzelgüter und Wagenladungsgüter, letztere nur insoweit, als dieselben ohne Inanspruchnahme von Schuppenraum direkt in das Eisenbahnfahrzeug übergeladen werden können und unter Begleitzettel-Kontrole zu versenden sind, eisenbahnseitig der Zollstelle am Abgangsbahnhofe zur Abfertigung vorgeführt.

B. Richtung nach dem Freihafengebiet.

1. Die in ganzen Wagenladungen unter Begleitzettel-Kontrole aus dem Zollauslande mittelst der Eisenbahn auf den Staatsbahnhöfen in Hamburg ankommenden Güter können durch Vermittelung der Eisenbahn-Verwaltung in der Regel ohne Ausladung und spezielle Revision nach dem Freihafengebiet durchrollen, wenn die Weiterbeförderung mittelst der Hafenbahn

a) nach einem bestimmten Quaischuppen oder den für den Massenverkehr bestimmten Ueberladegeleisen des Hamburgischen Staates bezw. nach den einer bestimmten Schiffsfahrts-Gesellschaft überlassenen Schuppen behufs direkter Ueberladung in Seeschiffe, oder

b) nach dem im Freihafengebiet belegenen Vertheilungsschuppen behufs Vertheilung bezw. einstweiliger Einlagerung, oder

c) nach einem im Freihafengebiet belegenen, an die Quai- und Hafenanlagen angeschlossenen privaten Etablissement oder Lagerhaus behufs Entladung daselbst vom Frachtbrief-Adressaten bei der Güter-Abfertigungsstelle des Ankunftbahnhofes beantragt wird.

2. Die mittelst der Eisenbahn unter Zoll-Kontrole auf den Bahnhöfen Hamburgs ankommenden zollausländischen Einzelgüter, sowie die eine Steuervergütung erfahrenden zollinländischen Güter, mit Ausnahme von Sprit und Zucker in Wagenladungen und sonstiger im Massenverkehr über Hamburg unter Zoll-Kontrole auszuführenden Güter, ferner diejenigen unter Begleitzettel-Kontrole in Wagenladungen ankommenden Güter, welche für das Zollgebiet bestimmt sind und laut Erklärung des Empfängers auf dem Bahnhofe verzollt werden sollen, werden, insoweit die Eisenbahnwagen nach Beschaffenheit der geladenen Güter nicht auf den Geleisen in beladenem Zustande in den freien Verkehr des Zollvereins gesetzt werden können, eisenbahnseitig der Zollstelle am Bahnhofe behufs Abfertigung vorgeführt. Die Stellung des Antrages auf Verzollung 2c. bezw. Abfertigung zur Ausfuhr in das Freihafengebiet bleibt dem Adressaten überlassen.

C. Verkehr mit dem Sammel- und Vertheilungsschuppen.

Im Hamburger Freihafengebiet befindet sich, unter Hamburgischer Verwaltung stehend,

a) ein Sammelschuppen, welcher dazu bestimmt ist, den betheiligten Privaten (Spediteuren ꝛc.) Gelegenheit zu geben, diejenigen zollausländischen Güter, welche zum Versand über Hamburg hinaus gelangen und in ganzen Wagenladungen unter Zollverschluß (Begleitzettel-Kontrole) abgefertigt werden sollen, im Freihafengebiete zu sammeln und zu Ladungen zu vereinigen;

b) ein Vertheilungsschuppen, um diejenigen in ganzen Wagenladungen unter Zollverschluß (Begleitzettel-Kontrole) aus dem Zollauslande auf den Staatsbahnhöfen in Hamburg ankommenden Güter, welche nicht direkt an einen Quaischuppen behufs sofortiger Ueberladung in Seeschiffe befördert werden können, im Freihafengebiet ohne Zollkontrole zu entladen, auch zur Vertheilung zu bringen und nach Bedarf bis zur Verschiffung lagern zu lassen.

Für den Verkehr zwischen Altona-Quai und dem Hamburger Freihafengebiet kommen folgende besondere Bestimmungen in Anwendung:

1. Auf dem Altonaer Quai befindet sich eine Zollabfertigungsstelle für solche Güter, welche daselbst

a) aus Seeschiffen gelöscht, oder

b) mittelst Schuten oder sonstiger Wasserfahrzeuge aus dem Freihafengebiet herangebracht werden oder

c) auf der Eisenbahn unter Zoll-Kontrole ankommen und entweder direkt in Seeschiffe übergeladen oder mittelst Wasserfahrzeuge in das Hamburger Freihafengebiet bezw. die Lager der Städte Altona und Hamburg gebracht werden sollen.

2. Diejenigen mit der Eisenbahn unter Zoll-Kontrole auf dem Bahnhofe Altona ankommenden Güter, welche mittelst Landfuhrwerks in das Freihafengebiet oder die Lager der Städte Altona und Hamburg übergeführt werden sollen, werden, insoweit die Eisenbahnwagen nach Beschaffenheit der geladenen Güter nicht auf den Geleisen in beladenem Zustande in den freien Verkehr des Zollvereins gesetzt werden können, der Zollabfertigungsstelle am Bahnhofe zu Altona zur einstweiligen Niederlegung in die daselbst befindlichen, unter Mitverschluß der Zollverwaltung stehenden Räume übergeben.

3. Die Vorführung derselben behufs Verzollung, Anmeldung zur Niederlage oder Abfertigung zur Ausfuhr in das Hamburger Freihafengebiet bleibt dem Adressaten überlassen. Wird von Letzterem binnen der von der Zollbehörde hierfür bestimmten Frist ein bezüglicher Antrag nicht gestellt, so werden die Waaren auf seine Kosten und Gefahr unter Gewahrsam oder Bewachung der Zollbehörde genommen.

Von dem Deutschen Zollgebiet sind die zum Großherzogthum Baden gehörigen Gemarkungen der Gemeinden Jestetten, Altenburg, Lottstetten, Baltersweil, Berwangen, Dettighofen, des Albführenhofs, der Gemeinde Büsingen und des Büttenharder Hofs ausgeschlossen. Auf den Waarenverkehr des Deutschen Zollgebiets nach diesen Zollausschlüssen findet das Gesetz, die Statistik des Waarenverkehrs des Deutschen Zollgebiets mit dem Auslande betreffend, vom 20. Juli 1879 Anwendung. Den in die Zollausschlüsse auszuführenden Waaren sind grüne Anmeldescheine beizugeben, in welchen als Land der Bestimmung einzutragen ist: „Badische Zollausschlüsse".

Sendungen von Wein und Bier aus dem Deutschen Zollgebiet nach den Badischen Zollausschlüssen sind von denselben steuerlichen Urkunden zu begleiten, welche für die Einfuhr von Wein und Bier in das Großherzogthum Baden vorgeschrieben sind.

Die Badischen Zollausschlüsse gehören nicht zum Gebiet der Branntweinsteuergemeinschaft. Von dem aus letzterem Gebiet in die Badischen Zollausschlüsse eingehenden Branntwein wird eine Uebergangsabgabe erhoben. Die Abfertigung solcher Branntweinsendungen findet mittelst Uebergangsscheinen statt, welche von den Badischen Grenzausgangsämtern auf die betreffende, zur Erledigung von Uebergangsscheinen befugte Steuerstelle des Bestimmungsorts im Zollausschlußgebiet ausgestellt werden. Die Beigabe von Uebergangsscheinen auf der Versandstation ist daher nicht erforderlich.

(Zu Seite 283 bezw. 286.)

(Frage: „Was hat zu geschehen, wenn die Fortsetzung eines Transportes durch unvorhergesehene Ereignisse verhindert wird?")

Treten Unglücksfälle ein, welche die Weiterbeförderung in dem nämlichen Güterwagen nicht gestatten, so ist dem nächsten Zoll- oder Steueramt Anzeige zu machen; die Umladung wird durch abzusendende Beamte überwacht und der Begleitzettel sowie das Ladungsverzeichniß mit den in Absatz 5 vorgeschriebenen Bescheinigungen versehen. Auf Reichs- und Staatseisenbahnen kann, wenn sich am Orte der Umladung eine Zoll- oder Steuerstelle nicht befindet, die Ueberwachung der Umladungen, die Abnahme und Wiederanlegung des Verschlusses, sowie die Bescheinigung der Begleitpapiere durch den Vorsteher einer Station oder Güterabfertigungsstelle oder dessen Vertreter, sofern sie auf Wahrnehmung des Zollinteresses besonders verpflichtet sind*), bewirkt werden, ohne daß es einer Benachrichtigung der Zoll- oder Steuerstelle bedarf. Zollamtlicher Bleiverschluß wird in diesem Falle durch bahnamtlichen Bleiverschluß ersetzt. (B. O. Bl. Nr. 46 v. J. 1895).

Umladungen sind durch Verwendung tadellos beschaffener Wagen, welche insbesondere auch hinsichtlich des Radstandes den Vorschriften entsprechen, thunlichst zu verhüten. Die Zollschlüssel mit den Zollpapieren (Zollkuverts, Zolltaschen) müssen bei dem umzuladenden Wagen verbleiben.

Zur Umladung werden die Arbeitskräfte von der Eisenbahn gestellt, welche auch erforderlichenfalls die Verwiegung zu bewirken hat. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des § 42 der Allg. Abf.-Vorschr. zu beachten.

Zum Vollzug der vorstehenden Bestimmungen über die Vornahme von Umladungen bei unter Zollverschluß stehenden Wagenladungen durch die Dienststellen von Reichs- und Staatsbahnen wird Folgendes bestimmt:

1. a) Unter „Ort der Umladung" im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ist derjenige Ort zu verstehen, zu welchem der Bahnhof gehört, auf dem die Umladung vorgenommen werden soll. Befindet sich also an diesem Orte ein Zoll- oder Steueramt, gleichviel, ob am Bahnhof selbst oder davon entfernt im Orte, so hat die Ueberwachung der Umladung nach wie vor durch Beamte der Zoll- oder Steuerverwaltung stattzufinden.

b) Ergibt sich in Folge eines Unglücksfalles die Nothwendigkeit, einen Zollverschlußwagen auf der Strecke umzuladen, so gilt als Ort der Umladung der Ort, zu welchem die Station, deren Bedienstete die Umladung besorgen, gehört.

2. Als Vertreter des Vorstehers der Station oder der Güterabfertigungsstelle darf bezüglich der bei der Umladung für die Zollverwaltung vorzunehmenden Geschäfte stets nur ein Beamter, nicht aber ein im Arbeiterverhältniß stehender Bediensteter eintreten.

3. a) Vor der Abnahme des Zollverschlusses an dem umzuladenden Wagen ist genau zu prüfen, ob der Verschluß unverletzt ist. Ist der Wagen mit Zollschlössern verschlossen, so sind die Schlüssel hierzu der zugehörigen Zolltasche oder dem Umschlag zu entnehmen; nach vollzogener Umladung sind diese Schlösser zum Verschluß des Wagens, in den die Güter umgeladen wurden, wieder zu verwenden und sodann die Schlüssel in die Zolltaschen oder Umschläge zurück zu verpacken. Ist der umzuladende Wagen dagegen mit Zollbleien verschlossen, so sind diese abzunehmen und ist der zur Umladung verwendete Wagen auf beiden Seiten mit Bahnbleien zu verschließen; ferner ist auf der zu der Sendung gehörigen Frachtkarte in auffälliger Weise der Vermerk anzubringen: „Der bahnamtliche Bleiverschluß dient als Zollverschluß"; diejenige Station, auf der die Zollerledigung stattfindet, hat in diesem Falle strenge darüber zu wachen, daß die Abnahme des Bahnbleiverschlusses nur durch die Zollbehörde stattfindet, da sonst eine Verletzung des Zollverschlusses vorliegt, die nach Maßgabe der zollgesetzlichen Bestimmungen bestraft wird.

b) Die bei der Umladung abgenommenen Zollbleie sind den Zollpapieren beizufügen und in letzteren als beiliegend zu vermerken.

4. Bei der Umladung hat der Vorsteher der Station oder der Güterabfertigungsstelle oder dessen Stellvertreter ununterbrochen anwesend zu sein und die in § 25 Abs. 2 des Eisenbahnzollregulativs (oder § 28 Abs. 3 des Begleit-

---

*) Siehe B. O. Bl. Nr. 13 v. J. 1894, D. B. 32 v. 16. Mai 1894 und Nr. 91 v. 28. Juli 1895, abgedruckt auf Seite 142 u. ff.

scheinregulativs) vorgeschriebene Vergleichung der einzelnen Frachtstücke nach Zahl, Zeichen, Nummer und Verpackungsart mit den in dem zugehörigen Ladungsverzeichniß oder Begleitschein I enthaltenen Angaben selbst vorzunehmen.

5. Das Ergebniß der hiernach vorzunehmenden Prüfung des Zollverschlusses an dem umzuladenden Wagen (Abs. 3) und des richtigen Vorhandenseins der in den Begleitpapieren aufgeführten Frachtstücke (Abs. 4), ferner Art und Umfang des neu angelegten Verschlusses ist in den Begleitpapieren zu vermerken und zwar ist:

a) bei den mit Ladungsverzeichnissen abgefertigten Sendungen

α) die erfolgte Umladung und der Grund derselben unter Angabe der Zahl, Art und Bezeichnung der Frachtstücke und Wagen auf der letzten Seite des Ladungsverzeichnisses an der vorgesehenen Stelle,

β) die Abnahme und Wiederanlegung des Verschlusses, sowie die erfolgte Umladung unter Bezeichnung der Wagen, Bestätigung der Unverletztheit des ursprünglichen Verschlusses und Angabe der Art und des Umfanges (bei Bahnbleien: Zahl, Nummer, Datum und Station) des neuangelegten Verschlusses auf dem Begleitzettel zu bescheinigen.

b) bei Begleitscheinsendungen im Begleitschein die Umladung und deren Grund anzugeben und zu bescheinigen:

α) ob oder daß der ursprüngliche Verschluß unverletzt befunden worden ist,

β) ob oder daß bei der Umladung eine Vergleichung der einzelnen Frachtstücke nach Zeichen, Nummer und Verpackungsart mit den im Begleitschein enthaltenen Angaben stattgefunden hat und ob oder inwiefern Abweichungen ermittelt worden sind,

γ) Art und Umfang des neuangelegten Verschlusses (bei Bahnbleien: Station, Zahl, Nummer und Datum der Bleie), sowie Nummer und Merkmal des bei der Umladung in Verwendung genommenen Wagens.

c) Diese Bescheinigungen sind von dem die Umladung überwachenden Beamten persönlich auszustellen und unter Angabe seiner Dienststellung mit dem Zusatze: „verpflichtet auf das Zollinteresse“ zu unterzeichnen.

d) Die im Begleitzettel oder im Begleitschein I anzubringende Bescheinigung ist hiernach etwa folgendermaßen zu fassen:

„Der Wagen . . . . Nr. . . . . mußte hier wegen . . . . . (Angabe des Grundes; z. B. wegen Warmlaufens) umgeladen werden. Der Zollverschluß an dem Wagen wurde unverletzt befunden. Bei der Umladung, die in ununterbrochener Anwesenheit des Unterzeichneten stattgefunden hat, wurden die in dem Ladungsverzeichniß (Begleitschein I) verzeichneten Frachtstücke nach Zahl, Zeichen, Nummer und Verpackungsart richtig vorgefunden.

Der Wagen . . . . Nr. . . . . . wurde auf beiden Seiten (entweder) mit je einem Zollschloß Serie . . . . (oder) mit je einem Bahnblei, welches auf der einen Seite den Namen der Station . . . ., auf der anderen das Datum vom . . . . . . und außerdem die Kontrolnummer . . . . trägt, verschlossen.

. . . ., den . . . ten . . . . 1895.

Der Vorsteher der Station:

Dienst-Siegel. N. N. Stationsverwalter

verpflichtet auf das Zollinteresse.

6. Die zur Aufbewahrung der Ladungsverzeichnisse, Frachtbriefe und Schlüssel dienenden Zolltaschen und Umschläge hat der die Umladung überwachende Beamte während der Dauer ihrer Oeffnung unter strenger persönlicher Obhut zu halten und sie nach Zurückpackung der entnommenen Schlüssel und Begleitpapiere eisenbahnamtlich wieder zu verschließen.“ (B. O. Bl. Nr. 46 v. J. 1895, sowie Nachtrag 1 zur Kundmachung 11 Th. I.)

(Zu Seite 283.)

(Ermittelung des Eigengewichtes von Zollwagen.)

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 1. Februar 1894 beschlossen:

1. Die Ziffer 11a der Anweisung zur Ausführung des Vereinsgesetzes (zu den §§ 41, 47 und 72), sowie der § 23 Absatz 3 des Eisenbahnzoll-Regulativs *erhalten* folgenden Zusatz:

„Wenn die eingegangenen Massengüter nach Eisenbahnstationen ohne Zollstelle weiter geführt werden sollen, so kann auf Antrag des Waarendisponenten, sofern ein dem deklarirten Gewicht entsprechender Abgabebetrag sichergestellt wird, die Verwiegung des leeren Wagens am Entladungsorte durch zwei auf die Wahrnehmung des Zollinteresses besonders verpflichtete Beamte der Bahnverwaltung vorgenommen werden, von denen einer Vorsteher der Station oder der Güterabfertigungsstelle oder der Vertreter eines solchen sein muß. Ueber das Ergebniß der Ermittlung ist von dem Zollpflichtigen binnen einer von dem Abfertigungsamte zu bestimmenden Frist diesem Amte eine durch die Beamten, welche die Verwiegung vorgenommen haben, ausgestellte Wägebescheinigung beizulegen.“ (V. O. & A.Blatt Nr. 13 v. J. 1894. Ausschr. Nr. 24459/11117III v. 2. III. 94.)

Mit Beziehung auf das Ausschreiben vom 2. März 1894 Nr. 24459/11117II „Die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effekten-Transportes auf den Eisenbahnen betr.“ (V. u. A.Bl. Nr. 13 S. 114) wird hiemit zum Vollzuge der neuen Bestimmungen Folgendes angeordnet:

1. In denjenigen Fällen, in welchen nach § 23 Abs. 3 des Eisenbahn-Zoll-Regulatives [bezw. Ziff. 11a der Anweisung zur Ausführung des Vereinszollgesetzes (zu den §§ 41, 47 und 72)] dem Antrage des Waarendisponenten auf Ermittelung und Bescheinigung des Gewichtes des leeren Wagens auf einer Station ohne Zollstelle stattgegeben wird, gelangt diese Anordnung durch einen auffälligen Vermerk auf dem Frachtbriefe zum Ausdrucke. Soferne die Deklarations-Bevollmächtigten der bayerischen Staatsbahnen zollseitig hiemit betraut werden, ist dieser auf der linksseitigen Vorderhälfte des Frachtbriefes mit rother Tinte vorzutragen. Anhang A.

2. Zugleich ist seitens der Eisenbahndienststellen der betreffende Wagen auf beiden Seiten mit dem Plakate „Der leere Wagen ist auf der Bestimmungsstation nachzuwiegen“ zu versehen.

3. Die Gewichts-Feststellung und Bescheinigung ist stets seitens des auf die Wahrnehmung des Zoll-Interesses verpflichteten Stations- bezw. Güterexpeditions-Vorstandes (oder — bei Verhinderung — seitens dessen verpflichteten Stellvertreters) und des zweiten verpflichteten Beamten oder Bediensteten zu bethätigen. Taglöhner und Arbeiter sowie nicht auf das Zollinteresse verpflichtete Beamte und Bedienstete dürfen zu diesem Geschäfte nie beigezogen werden.

4. Die ausgestellte eisenbahnseitige Wägebescheinigung ist dem Empfänger gegen Zahlung der tarifmäßigen Wägegebühr von 50 Pfennigen (Nebengebühren-Tarif II, 2 B) sowie gegen Empfangsbescheinigung auf dem, dem Wägeschein angefügten Abschnitte, welcher als Beleg bei den Stationen aufzubewahren ist, auszuhändigen. Anhang B.

5. Die Bescheinigung ist kostenfrei zu ertheilen. Deren Form ergibt sich aus dem Vordrucke des Formulars (Anhang B), wobei noch bemerkt werden will, daß die Unterschrift der beiden Verwieger Vor- und Zuname, Dienstesstellung und bezw. Vortrag der Vorstandschaft oder -Stellvertretung zu umfassen hat.

6. Der Gewichtsbefund ist im Waagbuche — unter Bescheinigung der beiden Beamten oder Bediensteten — vorzutragen.

Bei Differenzen zwischen dem angeschriebenen und dem ermittelten Eigengewichte des Wagens ist nach § 23 Schlußsatz des Eisenbahnzoll-Regulatives zu verfahren, d. h. dem Zollabfertigungsamte und der G. D. die festgestellte Abweichung zur Kenntniß zu bringen.

7. Den Requisitionen der Zollbehörden auf Vorlage eines Auszuges aus dem Waagbuche (Ziffer 6) sowie der parteiseitigen Empfangsbestätigung (Ziffer 4) ist umgehend nachzukommen. Anhang C.

8. Voraufgeführte Ausnahmebestimmungen haben vorerst lediglich für die im Folgenden namentlich bezeichneten Stationen Giltigkeit. Zur Verpflichtung der in Betracht kommenden Beamten und Bediensteten auf die Wahrung des Zollinteresses sind die k. Oberbahnämter angewiesen.

9. Die im Anhange A und B vorgedruckten Formulare werden den Dienstesstellen demnächst durch das Materialdepot der unterfertigten Stelle zugehen; der weitere Bedarf ist ordnungsgemäß zu decken. (D. B. 32/1894.)

Anhang A.

Der leere Wagen ist auf der Bestimmungsstation nachzuwiegen.

(§ 23 Abs. 3 des Eisenbahnzollregulatives.)

Anhang B.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen.

Wägebescheinigung.

(Auf Grund des § 23 Abs. 3 des Eisenbahn-Zoll-Regulatives.)

Zu Begleitschein I Nr. .... } des k. Haupt-/Neben- Zollamtes ....
Zu Ladungsliste Nr. .... }

Bei der unterm Heutigen durch die unterzeichneten, **auf die Wahrung des Zollinteresses besonders verpflichteten Beamten** vorgenommenen Nachwägung des leeren Wagens .... Nr. .... mit
(Eigenthums-Merkmal)
angeschriebenem Eigengewichte von .... kg, welcher mit Frachtkarte Nr. .... Frachtbrief Nr. .... vom .... ten .... 189....
.... — .... Inhalt: ....
(Frachtkarten-Versandstation) (Bestimmungsstation) (Anzahl und Gattung sowie
.... Zeichen: .... Nummer: ....
Inhalt)
.... Deklarirtes Gewicht: .... kg an
Herrn .... beladen dahier eintraf, ergab sich
(Genaue Frachtbrief-Adresse)
eine Wagen-Tara von .... kg (m. W. .... kg).

............, den .... ten .... 189....

....

....

(Vollständige Unterschrift der Verwieger.)

Zur Beachtung für den Zollpflichtigen: Der Adressat hat die Verpflichtung, binnen der vom Zollabfertigungsamte bestimmten Frist diesem Amte die vorliegende eisenbahnseitige Wägebescheinigung selbst vorzulegen.

Empfangsbestätigung.

(Beleg für die Station.)

Den Empfang der am .... ten .... 189..... durch die kgl. .... ausgestellten Bescheinigung über die Verwiegung des leeren Wagens .... Nr. .... zu Frachtkarte Nr. .... vom .... ten .... 189 ....
.... — .... bestätigt:

.... ten .... 189 ....

....

Anhang C.

Verzeichniß derjenigen bayerischen Staatsbahnstationen ohne Zollstelle, für welche § 23 Abs. 3 des Eisenbahn-Zoll-Regulatives (V. u. A.-Bl. Nr 13 des Js. 1894) Giltigkeit hat.

1 Aibling
2 Aichach
3 Aitrang
4 Allach
5 Altdorf
6 Altheim
7 Amberg
8 Ansbach
9 Arnschwang
10 Arzberg
11 Aschau
12 Aßling

13 Bergen
14 Bergrheinfeld
15 Blindheim
16 Bobingen
17 Brannenburg
18 Bruck
19 Bruckmühl
20 Buchloe
21 Burgau
22 Burgheim
23 Burgkundstadt

24 Cham

25 Dachau
26 Deggendorf
27 Deisenhofen
28 Dietmannsried
29 Dillingen
30 Dinkelscherben
31 Donauwörth
32 Doos

33 Eggenfelden
34 Eichstätt Bhf.
35 Ellingen
36 Eltersdorf
37 Endorf
38 Erding

39 Falls-Gefrees
40 Feldkirchen
41 Feuchtwangen
42 Forchheim
43 Freilassing
44 Freising
45 Friedberg
46 Frontenhausen

47 Gangkofen
48 Gars
49 Geiselhöring
50 Gemünden
51 Gotteszell
52 Grafenau
53 Grafing
54 Grafrath
55 Grönenbach
56 Günzach
57 Günzburg
58 Gundelfingen
59 Gunzenhausen

60 Haidhof
61 Hammerau
62 Harsdorf
63 Hausham
64 Heidingsfeld
65 Hergatz
66 Hersbruck l. d. Pegnitz
67 Hersbruck r. d. Pegnitz
68 Heufeld
69 Höchstädt
70 Hochstadt-Marktzeuln
71 Holenbrunn
72 Holzkirchen

73 Jettenbach
74 Jettingen
75 Illertissen
76 Immenreuth
77 Immenstadt
78 Ingolstadt Centralbhf.
79 Ingolstadt Lokalbhf.
80 Inningen

81 Karlstadt
82 Kellmünz
83 Kemnath-Neustadt
84 Kiefersfelden
85 Kirchseeon
86 Köfering
87 Kolbermoor
88 Kraiburg
89 Kronach
90 Krumbach-Hürben

91 Landau a. d. Isar
92 Landsberg
93 Langenbruck
94 Langenzenn
95 Lauf r. d. Pegnitz
96 Lauingen
97 Lehesten
98 Lichtenfels
99 Ludwigsstadt
100 Ludwigsthal
101 Luhe-Wildenau

102 Mainleus
103 Marktl
104 Marktleuthen
105 Marktredwitz
106 Marktschorgast-Berneck
107 Mering
108 Miesbach
109 Miltenberg
110 Mindelheim
111 Mittersendling
112 Mögeldorf
113 Möttingen
114 Moosburg
115 Mühldorf
116 Mühlthal
117 Murnau

118 Nabburg
119 Neuburg a. d. Donau
120 Neufahrn b. Freising
121 Neukirchen b. Sulzbach
122 Neumarkt a. d. Rott
123 Neuötting
124 Neustadt a. d. Waldnaab
125 Neuulm
126 Nürnberg Obstbhf.

127 Oberaudorf
128 Oberdorf b. Immenst.
129 Oberstaufen
130 Obertraubling
131 Oettingen
132 Osterhofen
133 Otzing

134 Pasing
135 Penzberg
136 Petershausen
137 Pforzen
138 Pilsting
139 Planegg
140 Plattling
141 Prien

142 Radldorf
143 Rain
144 Ranna
145 Regen
146 Regenstauf
147 Rehau
148 Rentwertshausen
149 Reuth b. Erbendorf
150 Römhild
151 Röthenbach b. Lindau
152 Röthenbach i. d. Oberpf.
153 Rohrenfeld
154 Roßstall
155 Roth
156 Rothenburg o. d. Taub.
157 Rott
158 Rottendorf
159 Rückersdorf

160 Schaftlach
161 Schalding
162 Schliersee

163 Schongau
164 Schrobenhausen
165 Schwabach
166 Schwabmünchen
167 Schwandorf
168 Schweinfurt Centralb.
169 Selb
170 Seybothenreuth
171 Sinzing
172 Sontheim
173 Sonthofen
174 Soyen
175 Staffelstein
176 Staltach
177 Stammbach
178 Starnberg
179 Stein
180 Straßkirchen
181 Straubing
182 Sulzbach i. d. Oberpf.

183 Teisendorf
184 Thalkirchdorf
185 Tirschenreuth
186 Tölz
187 Traunstein
188 Treuchtlingen
189 Triesdorf
190 Trostberg
191 Türkheim

192 Uebersee
193 Uffenheim
194 Uffing
195 Untersteinach

196 Vach
197 Vilshofen
198 Vohburg
199 Waldershof
200 Wallersdorf
201 Wasserburg a. Inn
202 Weiden
203 Weiherhammer
204 Weilheim
205 Weißenburg a. Sand
206 Wendelstein
207 Wernfeld
208 Westerham
209 Wilburgstetten
210 Wilzhofen
211 Wörth a. d. Isar
212 Wolnzach
213 Wunsiedel

214 Zorneding
215 Zwiesel

(Zu Seite 283.)

(Verwiegung leerer Zollwagen.)

Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben Nr. 24459/11117III vom 2. März 1894, betr. „die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektentransportes auf den Eisenbahnen" (V. u. A.-Bl. Nr. 13 S. 114) und den Dienstbefehl Nr. 32 vom 16. Mai 1894 wird Nachstehendes bekanntgegeben:

1. Gemäß Ziffer 11a der Anweisung zur Ausführung des Vereinszollgesetzes, bezw. § 23 Abs. 3 des Eisenbahn-Zollregulativs kann bei Weiterführung von Massengütern nach Eisenbahnstationen ohne Zollstelle die zur Ermittelung des zollpflichtigen Gewichtes erforderliche Verwiegung des leeren Wagens auf Antrag des Waarendisponenten am Entladungsorte durch 2 auf die Wahrnehmung des Zollinteresses besonders verpflichtete Beamte der Bahnverwaltung vorgenommen werden.

2. Bei welchen Eisenbahnstationen ohne Zollstelle die für die Vornahme der in Ziff. 1 bezeichneten Gewichtsermittlung erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind, d. h. bei welchen Stationen auf das Zollinteresse verpflichtetes Personal, sowie ferner eine Centesimalwage vorhanden sind, kann eintretenden Falles ersehen werden:

a) soweit Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen in Frage kommen, aus Anhang C zu Dienstbefehl Nr. 32 vom Jahre 1894,

b) soweit sonstige deutsche Stationen in Frage kommen, aus Koch's Eisenbahnstationsverzeichniß. In der demnächst neu erscheinenden Auflage des letzteren werden fragliche Stationen (unter entsprechender Erklärung in Vorbemerkungen) durch Beisetzung eines Wagezeichens und eines Sternchens kenntlich gemacht sein. (D. B. 25/1895.)

(Zu Seite 286 *.)

(Umladung von Zollwagen bei Unfällen.)

Auf Grund der im Verord.- u. Anz.-Blatt Nr. 46 S. 372 f. bekannt gegebenen neuen Fassung des Absatzes 6 des § 25 des Eisenbahn-Zollregulativs und des Absatzes 3 des § 28 des Begleitschein-Regulativs können nunmehr die im Bereiche der k. bayer. Staatseisenbahnen in Folge von Unglücksfällen erforderlich werdenden Umladungen von unter Zollcontrolle stehenden Eisenbahn-Güterwagen ohne Zuziehung von Zollbeamten durch die auf Wahrung des Zollinteresses besonders verpflichteten Stations- bezw. Güterexpeditionsvorstände oder deren Vertreter bewirkt werden, wenn sich am Orte der Umladung eine Zollstelle nicht befindet.

Zur Sicherung einer vorschriftsgemäßen Durchführung der nunmehr giltigen Bestimmungen wird Nachstehendes angeordnet:

1. Als „Ort der Umladung" ist der Ort zu verstehen, zu dem der Bahnhof der Umladung gehört; befindet sich an diesem Ort ein Zollamt, so hat die Ueberwachung der Umladung nach wie vor durch Beamte der Zollverwaltung stattzufinden und zwar auch dann, wenn das Amt nicht unmittelbar auf dem Bahnhofe selbst, sondern in einiger Entfernung von diesem gelegen ist.

Zu diesem Behufe ist die Zollbehörde von der erforderlichen Umladung sofort zu benachrichtigen.

(Vgl. § 42 Abs. 13 der allgem. Abfertigungsvorschriften.)

II. Befindet sich am Orte der Umladung keine Zollstelle, wohl aber ein auf das Zollinteresse besonders verpflichtetes Stationspersonal — Vorstand der Station bezw. Güterexpedition oder Vertreter desselben — so hat die Umladung des Gutes eisenbahnseitig ohne Mitwirkung von Zollbeamten stattzufinden.

Die Ueberwachung der Umladung, die Abnahme und Wiederanlegung des Verschlusses, sowie die Bescheinigung der Begleitpapiere ist in diesem Falle an Stelle der Zollbehörde durch den auf das Zollinteresse verpflichteten Stations- bezw. Güterexpeditions-Vorstand oder einen in gleicher Weise verpflichteten Vertreter desselben vorzunehmen.

Der betreffende Beamte hat hiebei Nachstehendes sorgfältigst zu beachten:

1. Die Ueberwachung der Umladung.

Der Beamte hat bei der Umladung ununterbrochen zugegen zu sein; seine Controle hat sich auf die in nachfolgender Ziffer 3 erwähnten, bei der Bescheinigung in Betracht kommenden, Umstände zu erstrecken.

Derselbe ist verpflichtet, die zur Aufbewahrung der Ladungsverzeichnisse, Frachtbriefe und Schlüssel dienenden Zolltaschen und Umschläge während der Dauer der Oeffnung unter strenger persönlichen Obhut zu halten und sie nach Zurückpackung der entnommenen Schlüssel und Begleitpapiere mit dem Dienstsiegel wieder zu verschließen.

2. Die Abnahme und Wiederanlegung des Verschlusses hat durch den Beamten persönlich zu erfolgen.

Abgenommene Zollbleie sind den Zollbegleitpapieren beizufügen und in letzteren als beiliegend vorzutragen. Der Wiederverschluß erfolgt mittels Bahnplomben.

3. Die Bescheinigung der Begleitpapiere ist vom Beamten gleichfalls persönlich vorzunehmen. Bei den mit Ladungsverzeichnissen abgefertigten Sendungen ist

a) die erfolgte Umladung unter Angabe der Zahl, Art und Zeichnung der betreffenden Kolli und Wagen auf dem Ladungsverzeichniß,

b) die Abnahme und Wiederanlegung des Verschlusses, sowie die erfolgte Umladung unter Bezeichnung der Wagen, Bestätigung der Unverletztheit des ursprünglichen Verschlusses und Angabe der Art und des Umfanges (bei Bahnplomben: Zahl, Nummer, Datum und Station) des neu angelegten Verschlusses auf dem Begleitzettel zu bescheinigen.

Bei Zollbegleitschein-Sendungen ist im Zollbegleitschein zu vermerken:

a) ob der ursprüngliche Verschluß unverletzt befunden worden ist,

b) ob, bezw. daß bei der Umladung eine Vergleichung der einzelnen Kolli nach Zeichen, Nummer und Verpackungsart mit den im Begleitschein enthaltenen Angaben stattgefunden hat und ob, bezw. inwieferne Abweichungen ermittelt worden sind,

c) Art und Umfang des neuangelegten Verschlusses (bei Bahnplomben: Station, Zahl, Nummer und Datum der Bleie).

Sämmtliche Bescheinigungen sind von dem die Umladung überwachenden Beamten unter Ersichtlichmachung seiner Dienstesstellung und mit dem Beisatze: „verpflichtet auf das Zollinteresse“ zu unterzeichnen.

III. Befindet sich am Umladungsorte weder eine Zollstelle noch ein auf das Zollinteresse verpflichteter Stations- bezw. Güterexpeditions-Vorstand oder Vertreter desselben, so ist von der erforderlichen Umladung, ausgenommen von Fällen, in welchen eine ungesäumte Umladung zur Rettung des Gutes nothwendig ist, die nächstgelegene Zollstelle zu benachrichtigen. (Vgl. § 42 Abs. 13 und Zusatzbest. IV hiezu der allgem. Abfertigungsvorschriften.)

IV. Die in Ziffer II dem Stations- bezw. Güterexpeditionsvorstand oder Vertreter desselben zugewiesene Dienstleistung wird bei Umladung auf einer Lokalbahn durch den Lokalbahnbetriebsleiter oder dessen Vertreter wahrgenommen.

V. Bei Stationen und Güterexpeditionen, deren Vorstände bezw. Nebenbeamte z. B. bereits auf das Zollinteresse verpflichtet sind (vgl. Dienstbefehl Nr. 32 vom 16. Mai 1894), haben die neuergangenen Anordnungen sofort An-

wendung zu finden, bei den übrigen Stationen erst nach vorgenommener Verpflichtung des Personals, in welcher Richtung gesonderte Weisung erfolgen wird. *)

VI. Ergibt sich in Folge eines Unglücksfalles die Nothwendigkeit, einen Zollverschlußwagen auf der Strecke umzuladen, so gilt als Ort der Umladung der Ort, zu welchem die Station, deren Personal die Umladung besorgt, gehört.

VII. Zu § 42 Abs. 13 der allgemeinen Abfertigungsvorschriften, dessen Bestimmungen durch Vorstehendes theilweise abgeändert erscheinen, ist der Erlaß des gegenwärtigen Dienstbefehls vorzumerken. (D. B. Nr. 91 v. J. 1895.)

(Fußnote * zu Seite 288.)

(Ausfertigung der statistischen Ausfuhr-Anmeldescheine.)

Auf den statistischen Ausfuhr-Anmeldescheinen ist die Gattung der Waare häufig nicht, wie vorgeschrieben, nach Maßgabe des statistischen Waarenverzeichnisses angegeben. Derartige mangelhafte Scheine werden von der Zollbehörde zurückgewiesen und erfordern zu ihrer Berichtigung gewöhnlich einen Schriftwechsel zwischen der Grenzstation und der Versandstation. Unter Hinweis auf § 6 der im Verordnungs- und Anzeigeblatt Nr. 109 vom 30. Dezember 1879 abgedruckten speziellen Vollzugsanweisungen werden die Dienststellen hiermit ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß sich die ihnen gemäß § 21 der Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetze vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, obliegende Prüfung der Anmeldescheine bei deren Annahme auf die richtige Angabe der Waare nach Maßgabe des statistischen Waarenverzeichnisses zu erstrecken hat. Sofern sich bei dieser Prüfung Mängel ergeben, ist die sofortige Berichtigung durch den Absender noch vor der Absendung des Scheines zu veranlassen. (D. B. 65/1894.)

(Fußnote * zu Seite 291.)

(Zollfreiheit für gebrauchte Säcke nach Oesterreich-Ungarn.)

Nach den österreichischen zollgesetzlichen Bestimmungen haben gebrauchte signirte Säcke, welche aus dem freien Verkehr des österreichisch-ungarischen Zollgebietes in das Ausland mit Getreide, Malz, Kleie, Hülsenfrüchten, Oelsaat, Sämereien, Kartoffeln, Kohlen oder Papierstoff gefüllt ausgetreten sind und von dort im leeren Zustande zurückkehren, Anspruch auf zollfreie Behandlung, sofern durch eine Bescheinigung eines Zollamtes dargethan wird, daß der Austritt einer entsprechenden Anzahl von mit Waaren gefüllten Säcken erfolgt ist. Hiebei ist es Erforderniß, daß die österreichischen Frachtbriefe, welche die Beförderung der gefüllten Säcke nachweisen, von den Versendern mit dem Antrage auf Ausstellung von Ausfuhr-Bescheinigungen versehen werden. Soweit die österreichischen Zollämter Bescheinigungen ausstellen, wird dies auf dem Originalfrachtbriefe durch einen Stempel folgenden Inhaltes: „Bescheinigung behufs zollfreien Wiedereintrittes der Säcke ausgestellt und dem Waarenführer übergeben (oder dem Versender zugeschickt)" ersichtlich gemacht. Verschiedene, zur Kenntniß der G. D. gelangte Klagen von Parteien über Verlust der Austrittsbescheinigungen lassen nun die Annahme berechtigt erscheinen, daß seitens der Dienstesstellen bei der Annahme und Ueberweisung dieser Papiere nicht die nöthige Sorgfalt geübt wird.

Zur Fernehaltung weiterer Reklamationen ergeht daher folgende Anordnung:

1. Die Grenzstationen haben die bereits von weiterher mit den österreichischen Sendungen eintreffenden oder erst von den österreichischen Grenzzollämtern zugefertigten Austrittsbescheinigungen in den Originalkarten, welche das Gut beim Austritte nach Bayern begleiten, genau unter Bezeichnung der Nummer und des Ausstellungsamtes vorzutragen.

2. Die Empfangsstationen haben sich über die richtige Beilage der in den Frachtbriefen und Frachtkarten verzeichneten Austrittsbescheinigungen zu vergewissern und die Empfangsbescheinigung der Adressaten im Frachtbriefverzeichnisse auch auf die Austrittsbescheinigungen, wie überhaupt auf sonstige, in den Besitz der Adressaten übergehende wichtige Zollpapiere auszudehnen.

---

*) Im Hinblicke darauf, daß Umladungen von unter Zollkontrolle stehenden Eisenbahnwagen bei sämmtlichen Stationen der k. Staatseisenbahnverwaltung vorkommen können, sowie ferner in Rücksicht auf die eintretenden Personalverschiebungen wurde mit G. D. E. Nr. 77868 v. 11. August 1895 bestimmt, daß die Verpflichtung auf die Wahrnehmung des Zollinteresses nunmehr auf die gesammten im Expeditions- und Stationsdienste verwendeten oder zur Verwendung gelangenden pragmatischen und statusmäßigen Beamten ausgedehnt werde.

3. Die mit den leeren Säcken wiederum zur Aufgabe gelangenden Austrittsbescheinigungen sind gleichfalls in den Versandkarten bezw. in den Transit-Consignationen der Grenzdienstesstellen — wie unter Ziffer 1 angeführt — zu vermerken.

4. Die Grenz- und Versandstationen haben die Austrittsbescheinigungen den Frachtbriefen sorgfältig anzuheften. Bei Außerachtlassung der vorstehenden Bestimmungen ist die Ueberbürdung der aus dem Abgange von Antrittsbescheinigungen erwachsenden Ersatzleistungen auf die Fehligen zu gewärtigen. (D. B. 36/1894.)

Nach Maßgabe der mit Ausschreiben Nr. 15157 vom 1. März 1884 im Verord.- und Anz. Bl. 1884 S. 95 ff. bekanntgegebenen Bestimmungen ist zur Erlangung der zollfreien Wiedereinfuhr der zur Ausfuhr von Waaren verwendet gewesenen leeren Emballagen, Säcke u. s. w. in das deutsche Zollgebiet unbedingt erforderlich, daß vom Absender bei der Ausfuhr der Waaren:

1. der beabsichtigten zollfreien Wiedereinfuhr der Emballagen, Säcke u. s. w. im Frachtbriefe Erwähnung geschieht,

2. gleichzeitig dem Frachtbriefe eine besondere Deklaration — nach bekanntgegebenem Muster — über Zeichen, Nummer und Stückzahl der Säcke u. s. w. beigegeben wird.

Diese Bestimmungen, deren Vollzug die zur Identitätsfeststellung erforderliche zollamtliche Ausgangsbehandlung der Emballagen u. s. w. sichern soll, bleiben häufig unbeachtet und es entstehen hiedurch bei der Wiedereinfuhr Schwierigkeiten und Verzögerungen, weil die Zollbehörde im Falle unterbliebener Ausgangsbehandlung die Beischaffung der zur Ausfuhr benützten Originalfrachtbriefe und sonstiger die Identität nachweisender Dokumente verlangt. Zur Vermeidung dieser Anstände ist von den am Versand solcher Waaren, deren Emballagen erfahrungsgemäß mit der Bestimmung zollfreier Einfuhr leer aus dem Auslande zurückgesendet werden, betheiligten Versandstationen bei der Aufgabe den Absendern gegenüber unter Hinweis auf die gegebenenfalls der zollfreien Einfuhr begegnenden Schwierigkeiten, auf die Beachtung vorerwähnter Bestimmungen nachdrücklichst hinzuwirken. Wegen der Behandlung der mit der Bestimmung der zollfreien Wiedereinfuhr aufgegebenen Sendungen durch die Versandstationen wird auf die beiden Schlußsätze des Eingangs genannten Ausschreibens verwiesen. Der Vollzug der ergangenen Vorschriften ist von den Oberbahnämtern zu überwachen und denselben im Falle der Nichtbeachtung von den betheiligten Grenzstationen Anzeige zu erstatten. (D. B. 73/1894).

(Zu Seite 294 als Ergänzung zu Abs. 4.)

(Zollvorschriften für Belgien.)

Die Extrahirung der Zoll- und Steuerpapiere (Begleitscheine I, Begleitzettel, Uebergangsscheine 2c.) im Verkehr nach Belgien darf nur in denjenigen Fällen auf das Hauptzollamt Aachen erfolgen, in denen es sich um Sendungen handelt, welche entweder in Aachen an die Große Belgische Centralbahn übergeben, oder aber über Bleyberg nach Belgien ausgeführt werden sollen. Bei allen denjenigen Transporten dagegen, welche über Herbesthal nach Belgien auszuführen sind, ist es zur Vermeidung unliebsamer Anstände erforderlich, daß die Zollbegleitpapiere auf das Nebenzollamt I zu Herbesthal extrahirt werden.

Allgemeine Bezeichnungen der Waaren, wie: Effekten, Chemikalien, Kalisalze, künstliche Düngungsmittel, Kaufmannsgut, Meßgut, Steuergut, (marchandises, manufactures), sind ebenso wie die einfache Eintragung „Kollis" unzuläßig, es müssen vielmehr die Waaren sowohl, wie auch die Kollis stets nach ihrer Art und Gattung speziell bezeichnet werden.

Zeichen und Nummern der Frachtstücke sind bei jeder einzelnen Position genau und deutlich zu vermerken, bezw. bei übereinstimmenden Zeichen und Nummern für alle Positionen zu wiederholen. Die allgemeine Eintragung „Verschiedene" («Divers») genügt nicht und ist unzuläßig.

Die Zolldeklarationen haben sich auf alle Theile der Ladung — Nichts davon ausgeschlossen — zu erstrecken; sie müssen also auch, wenn zollpflichtige Waaren mit zollfreien zusammen mittelst eines und desselben Frachtbriefes zur Auslieferung gebracht werden, letztere mitenthalten.

Die Zahl der verschiedenen Kollis ist in den Zolldeklarationen zu addiren und die Gesammtsumme, wie auch diejenige des Gesammtgewichtes in Buchstaben zu wiederholen.

In Ermangelung der vorstehend aufgeführten Angaben wird die Abfertigung bestmöglichst auf Gefahr dessen, den es angeht, besorgt oder die Waaren werden bis zum Eintreffen der von der belgischen Zollbehörde verlangten und vom Versender zu liefernden Vervollständigung der Angaben bei der betreffenden Douane auf Kosten und Gefahr des Absenders zurückgehalten.

Hinsichtlich der im Vorstehenden nicht aufgeführten Artikel wird auf die einschlägigen, für den Verkehr nach Frankreich vorgesehenen Angaben verwiesen.

Hinsichtlich der aus zählbaren Kollis bestehenden Wagenladungen wird ausdrücklich bemerkt, daß die Stückzahl in den Zolldeklarationen auszuwerfen ist. (Es darf beispielsweise nicht heißen: «1 waggon seigle» oder «1 waggon tourteaux de colza», sondern es muß heißen: «100 sacs seigle» bezw. «5500 tourteaux de colza».)

Für den Verkehr nach Belgien sind polizeiliche Vorschriften zu beachten beim Transport von Hadern und Lumpen, bei der Einfuhr von Waffen, bei der Durchfuhr von Vieh und thierischen Abfällen über die auf holländischem Gebiet gelegenen Bahnlinien der großen belgischen Centralbahn, bei der Einfuhr von Fleisch- und Explosionsstoffen, endlich bei Transporten von Fischerei und Jagd. (Siehe Kundm. 11 Theil II Seite 12.)

(Zu Seite 295.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach Dänemark.)

Im Verkehr nach Dänemark sind besondere polizeiliche Vorschriften zu beachten bei der Einfuhr von

1. von Kleie,
2. von gebrauchten Viehsträngen,
3. von Hunden,
4. von Hornvieh, Schweinen und thierischen Produkten.

(Siehe Kundm. 11 Theil II Seite 17.)

(Zu Seite 297.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach Frankreich.)

Die zur Verpackung der Waaren dienenden äußeren Materialien (Eisenblech-Cylinder, Eisenblech-Fässer, Krüge aus Glas, Steingut oder Metall u. s. w.) oder innere Umhüllungen (Kannen, Büchsen aus Weißblech, Zink u. dergl., Flaschen, Fläschchen, Holzkistchen, Pappschachteln u. s. w.), welche an sich schon zollpflichtig sind, müssen nach Gewicht und Art dieser Umhüllungen für jedes Frachtstück besonders aufgeführt werden.

Auf Grund der bezüglichen Bestimmungen der Tarife weisen die Eisenbahnverwaltungen jede Vertretungsverbindlichkeit für Transportverzögerungen, unrichtige Berechnung der Zollgefälle, für Gebühren und Strafen, welche aus unvollständiger, ungenauer oder falscher Ausfertigung der Zolldeklarationen entstehen, zurück. In Ermangelung der nach Vorstehendem nothwendigen Angaben wird entweder die Abfertigung bestmöglich für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, besorgt oder es werden die Waaren bis zum Eintreffen der vom Versender zu liefernden Vervollständigung der Angaben zurückgehalten.

Die Zollabfertigung erfolgt nach den seitens der französischen Eisenbahnverwaltungen an die Zollbehörde abgegebenen speciellen Deklarationen, welchen die von den Versendern beigegebenen Zolldeklarationen als Grundlage gedient haben, und zwar an den betreffenden Grenzzollämtern, wenn nicht von dem Versender Verzollung am Bestimmungsort gewünscht und zu diesem Zweck auf dem Frachtbrief und den Zolldeklarationen ausdrücklich vorgeschrieben wird: en douane à . . . .

III. Statistische Gebühr.

1. Für die Kontrolirung der die französischen Grenzen überschreitenden Waaren ist sowohl bei der Einfuhr wie bei der Ausfuhr und bei der Durchfuhr, bei letzterer jedoch nur ein Mal und zwar beim Eingang, eine statistische Gebühr zu entrichten, welche beträgt:

10 Cts. für das Frachtstück bei Waaren, welche in Fässern, Kisten, Säcken oder sonst verpackt sind.

10 Cts. für je 1000 kg. bei Massengütern unverpackt oder in loser Schüttung (für Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Kartoffeln u. s. w. wird, wenn auch in Säcken verpackt, die statistische Gebühr nach diesem Satze erhoben).

10 Cts. für je Kopf bei Thieren, gleichviel ob lebend oder geschlachtet, des Pferde-, *Rindvieh-*, *Ziegen-* und Schweine-Geschlechts.

2. Für die Entrichtung der statistischen Gebühr haftet jeweils der Waarenführer und ist der betreffende Betrag auf Grund der abgegebenen Zolldeklaration, auf welcher auch die Verrechnung vermerkt wird, an die Zollbehörde baar zu entrichten.

IV. Sonstige Bestimmungen.

Gebrauchte Hausgeräthe und Effekten, gebrauchte Fabrikgeräthschaften, gebrauchtes Handwerkszeug und Ackergeräthe mit Ausnahme von Maschinen (Umzugsgut bezw. Anzugsgut), welche das Eigenthum von Fremden, welche ihren Wohnsitz in Frankreich nehmen, oder von Franzosen, welche nach Frankreich zurückkehren, sind, werden, sofern dieselben augenscheinlich gebraucht sind, zollfrei eingelassen.

Den Zolldeklarationen muß ein genaues Verzeichniß der Haushaltungsgegenstände beigefügt sein und besonders genau ist der Inhalt derjenigen Stücke anzugeben, in welchen sich Bücher befinden, weil nach Frankreich eingehende Bücher auf den Grenzstationen einer polizeilichen Revision unterliegen und weil nicht deklarirte Bücher an die Grenze zurückbefördert und dort nachträglich revidirt werden müssen. Die Zollfreiheit wird gewährt für Möbel, einschließlich Teppiche und Vorhänge, Kleider-, Leib-, Bett-, Tisch- und Küchenwäsche, Tafelgeschirr (Glas und Porzellan), Musikinstrumente und Silberzeug. Letzteres ist jedoch der Zahlung der Gebühr für den Garantiestempel unterworfen, falls es mit demselben noch nicht versehen ist. Die Zollfreiheit wird nicht gewährt für Mundvorräthe, Wagen auf Federn ruhend, Pferde und Pferdegeschirr.

Heirathsgut, auch Ausstattungsgut von Schülern, welche in Frankreich Schulen besuchen sollen, wird auch in ungebrauchtem Zustande zollfrei eingelassen, wenn dessen Menge und Beschaffenheit zu dem Range und den Verhältnissen der Betreffenden passend erscheint. Unverarbeitete Gewebe in ganzen Stücken sowie Möbel sind von der Zollfreiheit ausgeschlossen.

Der Zollbehörde ist bei Deklaration von Heirathsgut der Trauschein und bei Ausstattungsgut von Schülern eine Bescheinigung des betreffenden Schuldirektors vorzulegen.

Reklamationen oder Beschwerden über stattgefundene unrichtige Behandlung der Güter sind innerhalb Jahresfrist bei demjenigen Zollamte anzubringen, welches die Verzollung vorgenommen hat. Dieselben können auch bei der betreffenden Direction oder dem Generaldirector der Zölle in Paris eingereicht werden.

Für den Verkehr nach Frankreich sind polizeiliche Vorschriften zu beachten beim Transport von: Arzneien, Brieftauben, Waaren mit falschen Fabrikmarken, See- und Süßwasserfischen, frischem Fleisch, Margarin, Pflanzen, Scheidemünzen, Schießpulver, gefärbtem Spielzeug, Tabak und Vieh, ferner bei Waffen, Wein, Wildpret und Zündhölzer. (Siehe Kundm. 11 Theil II Seite 41.)

(Zu Seite 298.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach Italien.)

Für die durch Vermittelung des deutschen Zwischenhandels nach Italien eingeführten fremden Waaren, deren Abstammung bei der Verbringung auf eine zollamtliche Niederlage im deutschen Zollgebiete festgestellt worden ist und welche unter Zollkontrole wieder ausgeführt werden, dürfen gültige Ursprungszeugnisse durch die deutschen Zollbehörden ausgestellt werden.

Waaren schweizerischen Ursprungs müssen speziell neben dem Atteste der deutschen Zollbehörde noch mit einem von einer schweizerischen Behörde ausgestellten vorschriftsmäßigen Ursprungszeugnisse versehen sein.

Ebenso werden als Ursprungszeugnisse diejenigen beeidigten Deklarationen anerkannt, die man in England vor einem Notar oder einer Gerichtsbehörde abzugeben pflegt.

Die Ursprungszeugnisse der belgischen Handelskammern werden anerkannt.

Die Ursprungszeugnisse müssen folgendermaßen lauten:

„Der Unterzeichnete (Gemeinderath, Bürgermeister, Präsident der Handelskammer ꝛc.) bescheinigt hiermit, daß die nachbezeichnete von .... (Absender) nach Italien zu spedirende Waare (Nummer und Zeichen der Kollis, Verpackung, Qualität der Waare und Gewicht) ein Produkt der Gemeinde und somit schweizerischen (bezw. deutschen, ꝛc.) Ursprungs ist. Obiges beglaubigt

(Datum der Ausstellung.)

(Stempel der Behörde.) (Unterschrift der Behörde.)“

Kollektive Ursprungszeugnisse sind unzulässig. Für jede, dem italienischen Zollamte anzumeldende einzelne Sendung ist ein besonderes Ursprungszeugniß erforderlich.

Nachträglich, d. h. nach Abgang einer Sendung ausgestellte Ursprungszeugnisse werden nicht angenommen.

Für jede Sendung, auch wenn sie umkartirt oder reexpedirt worden ist, werden nur diejenigen Ursprungszeugnisse bezw. diejenigen Erklärungen (Zolldeklarationen) als gültig anerkannt, welche am ursprünglichen Aufgabeort der betreffenden Sendung und nicht etwa erst unterwegs von einer Umkartirungsstation oder Reexpeditionsstelle ausgestellt und beigegeben sind.

Ursprungszeugnisse, welche von den Versendern selbst ausgefertigt und von der zuständigen Behörde bloß beglaubigt sind, sowie Ursprungszeugnisse zu Waaren, welche offenkundig nicht dem Ackerbau, oder den Gewerbeerzeugnissen desjenigen Landes, aus welchem sie kommen, angehören, werden nicht anerkannt.

Zur Verstärkung des Beweises, daß die Waare ein Erzeugniß des Landes ist, wo das Ursprungszeugniß ausgefertigt wurde, müssen die nach bisheriger Vorschrift von den Versendern auszustellenden italienischen Zolldeklarationen, in Bezug auf Ort und Datum der Ausstellung und Bezeichnung der Waare, mit dem Ursprungszeugniß übereinstimmen und von der Versandstation abgestempelt werden.

Die Abstempelung der Zolldeklarationen seitens der Versandstation ist durchaus nothwendig.

Wenn sich am Ort der Ausstellung eines Ursprungszeugnisses keine Bahnstation befindet, so ist dies im Ursprungszeugniß zu bemerken und die Bahnstation, wo das Gut zur Auflieferung gelangen soll, anzugeben.

Auch für die Pferde- und Schweinesendungen müssen bei der italienischen Zollabfertigung Ursprungszeugnisse und mit letzteren übereinstimmende, von der Versandstation abgestempelte Zolldeklarationen vorgewiesen werden, ansonst der italienische General-Tarif angewendet wird.

Die Ursprungszeugnisse und die Zolldeklarationen sind derart mit den übrigen Begleitpapieren zusammen zu heften, daß sie bei der Beförderung nicht in Verlust gerathen können.

Diese Bestimmungen erstrecken sich nicht auf kleine Mengen von Waaren, welche von den Reisenden mit dem betreffenden Gepäck mitgeführt werden; für diese kommen ohne Rücksicht auf die Herkunft die ermäßigten Zölle zur Anwendung.

Den in das italienische Gebiet eintretenden ausländischen Waaren, welches auch immer ihr Bestimmungsort sein mag, sowie den einheimischen italienischen nationalisirten Waaren bei ihrer Beförderung ins Ausland ist eine statistische Gebühr auferlegt. Diese Gebühr beträgt 10 Cts. für jedes Kollo in Verpackung und 10 Cts. für 1000 kg. bei unverpackten Waaren; bei lebenden und todten Tieren 10 Cts. für jedes Stück. Das Gepäck von Reisenden ist dieser Gebühr nicht unterworfen, wenn dasselbe nicht Waaren oder Waaren-Muster enthält. Waaren in Kartons, kleinen Kistchen oder Schachteln rc. werden, wenn sie in einer Kiste oder sonstwie verpackt sind, als ein einziges Kollo betrachtet; wenn sie dagegen nur einfach zusammengebunden sind, so wird obige Taxe nach der Stückzahl der einzelnen Kolli berechnet

Die im Centralblatte für das deutsche Reich Nr. 11 am 18. März 1887 bekannt gegebenen Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr gelten auch für den Verkehr mit Italien.

Polizeiliche Vorschriften für den Verkehr nach Italien bestehen hinsichtlich der Beförderung von Tabak, Koch- und Gewürzsalz, Schweinefleisch, von Waffen und explodirbaren Produkten. (Conf. Seite 55 des Theil II der Kundm. 11.)

(Zu Seite 299.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach Luxemburg.)

Für dem Verkehr nach Luxemburg sind polizeiliche Vorschriften zu beachten beim Transport von Reben und Gartenbauerzeugnissen, Wild, Sprengstoffen, Truppen und Kriegsmaterial. (Vgl. Seite 66 der Kundm. 11 Theil II.)

(Zu Seite 300/301 *.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach den Niederlanden.)

Die Versender sind in vorkommenden Fällen auf die Nothwendigkeit vorstehender Angaben aufmerksam zu machen mit dem Bemerken, daß die Eisenbahn

für Transportverzögerungen, Zollstrafen, Mehrkosten an Zoll 2c., welche durch unvollständige und ungenaue Angaben im Frachtbriefe entstehen, keine Verantwortung übernimmt.

Die in den Niederlanden zollpflichtigen Güter werden daselbst größtentheils nach dem Werthe verzollt; es ist daher auch in denjenigen Fällen, in denen die Werthangabe nicht unbedingt erforderlich ist, wünschenswerth, daß der Werth im Frachtbrief angegeben ist.

Wird die Werthangabe für zu niedrig erachtet, so kann die Zollbehörde das Gut gegen Zahlung des angegebenen Werthes übernehmen oder den Zoll nach einem höheren Werthe erheben. Die Entscheidung hierüber ist nicht vor Ablauf von 12 Stunden und nicht später als höchstens 48 Stunden nach der Beschlagnahme zu treffen. So lange dies nicht geschehen ist, kann der Betheiligte, welchem von der vorläufigen Beschlagnahme Kenntniß gegeben wird, gegen die Annahme eines höheren Werthes Einspruch erheben oder auch freiwillig eine Erhöhung desselben anbieten. Nimmt die Zollbehörde die angebotene Erhöhung des Werthes an, so wird der fünffache Betrag des vorenthaltenen Zolles, in allen anderen Fällen der zehnfache Betrag als Zuschlag erhoben.

Da dergleichen Beschlagnahmen schon häufig vorgekommen sind, so sind die Aufgeber gelegentlich auf die unangenehmen Folgen einer zu niedrigen Werthangabe bei Sendungen, welche in den Niederlanden zur Verzollung kommen sollen, aufmerksam zu machen.

Ferner müssen in den Frachtbriefen, sowohl über Stückgutsendungen, als auch über Wagenladungen — im letzteren Falle jedoch nur, soweit der Inhalt aus zählbaren Frachtstücken besteht — die zur Sendung gehörenden Frachtstücken genau nach Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Gewicht bezeichnet werden. Sofern das Frachtstück verschiedene Artikel enthält, ist auch das Gewicht jedes einzelnen der letzteren anzugeben. Die Bezeichnung „eine Partie" ist auch dann unzulässig, wenn es sich um unverpackte Gegenstände, wie Stangen, Blöcke, Bunde, Packen 2c. handelt. Ebenso unzulässig sind die Angaben wie „ein Wagen Holz", „ein Wagen Steine" u. s. w. Es muß vielmehr stets die Zahl der auf dem Wagen befindlichen Bretter oder sonstigen Holzsorten, bezw. die Zahl der verladenen Steine im Frachtbriefe angegeben sein. Nur bei Gütern, bei denen Anzahl und Gattung nicht angegeben werden kann, wie bei Steinkohlen, Kokes, Erzen, Pflaster- und Bruchsteinen, Steinschrotten 2c. genügt die Angabe „ein Wagen".

Die Bezeichnung „Kollo" oder „Kolli" in den Frachtbriefen ist unstatthaft. Es muß genau angegeben sein, ob Kisten, Körbe, Ballen, Fässer, Bürden 2c., für jede Verpackungsart besondere Gewichtsangabe.

Eine sorgfältige und genaue Ausfertigung der Frachtbriefe über die auf einer niederländischen Grenz- oder Unterwegsstation zu verzollenden Güter nach Maßgabe der vorstehenden Vorschriften ist dringend nöthig, weil dieselben die Grundlage für die der niederländischen Zollbehörde gegenüber eisenbahnseitig aufzustellenden Zolldeklarationen bilden.

Im Verkehr nach den Niederlanden bestehen polizeiliche Vorschriften bezüglich der Ein- und Durchfuhr von Reben, Pflanzen und sonstigen Gegenständen des Wein- und Gartenbaues, wofür die Bestimmungen der internationalen Reblauskonvention vom 3. XI. 1881 (siehe Kundm. 11 Theil I Seite 193) maßgebend sind. (Außerd. siehe Kundm. 11 Theil II Seite 74.)

(Fußnote zu Seite 301 **.)

(Frachtbriefvorschriften bei Sendungen nach den Niederlanden.)

Bei Annahme und Abfertigung von Sendungen nach niederländischen Stationen werden die bahnseitigen Vekehrsleitungsvorschriften, sowie die auf die Wegevorschriften der Absender bezüglichen Tarifbestimmungen, welche Letzteren sich in § 44 des Theil I des niederländisch-deutschen Eisenbahnverbandsgütertarifs vom 1. Januar 1893 und in den besonderen Bestimmungen hiezu im Nachtrag XIV (Seite 6) vom 1. Februar 1893 zum Theil II des niederländisch-bayerischen Verbandsgütertarifs vom 1. Juni 1883 vorfinden, nicht genügend beachtet.

Zur Vermeidung von Fehlleitungen und Reklamationen wird den Abfertigungsstellen die genaueste Beachtung fraglicher Vorschriften zur Pflicht gemacht und insbesonders Nachstehendes hervorgehoben:

1) Die zur Angabe der Empfangsbahn bestimmte Spalte des Frachtbriefes ist stets von den Aufgebern auszufüllen.

2) Die Bezeichnung der Empfangsbahn darf mit der Angabe der Empfangsstation — in der hiefür vorgesehenen Spalte, bezw. in der Adresse des Frachtbriefes — nicht im Widerspruch stehen.

3) Die Angabe der Empfangsbahnen und — Stationen hat den einschlägigen Bezeichnungen im Verbandstarife, bezw. den amtlichen Stationsbenennungen zu entsprechen und sind insbesonders ungenaue oder unrichtige Bezeichnungen der beiden wichtigeren niederländischen Bahnen, der niederländischen Staatsbahn und der holländischen Eisenbahn z. B. der Ersteren mit „holländischer Staatseisenbahn" oder „Staatsspoor", wodurch Verwechslungen entstehen, zu beanstanden.

4) Etwaige Vorschriften der Absender über den Ort der Zollabfertigung, sowie solche über den einzuhaltenden Transportweg, welche beide im niederländisch-bayerischen Verbandsverkehre seitens der Eisenbahn befolgt werden müssen, dürfen sich gegenseitig nicht widersprechen.

Frachtbriefe, welche die vorstehenden Voraussetzungen nicht erfüllen, sind an die Aufgeber zur Richtigstellung bezw. Neuausstellung zurückzugeben. (D. B. 64/1894.)

(Zu Seite 302 **.)

Im Verkehr nach Oesterreich-Ungarn sind polizeiliche Vorschriften zu beachten hinsichtlich der Beförderung von Tabak und Kochsalz; ferner die Beschränkungs-Bestimmungen aus Sicherheits- und Sanitätsrücksichten, ferner wegen Einschleppung ansteckender Thierkrankheiten, des Koloradokäfers und der Reblaus. (Siehe Kundm. 11 Theil II Seite 89.)

(Zu Absatz 1 Seite 303.)

Den nach Rumänien bestimmten Sendungen ist für die Folge außer der das Gut begleitenden Frachtkarte eine als solche zu bezeichnende Abschrift der letzteren beizugeben.

Etwaige Stempel, insbesondere der Uebergangsstationen dürfen nur auf der eigentlichen Begleitkarte, nicht auch auf der Abschrift angebracht werden. (D. B. 47/1894.)

(Zu Seite 302 .)

(Zollvorschriften im Verkehr nach Rumänien.)

Im Uebrigen wird bei der Einfuhr nach Rumänien die Beibringung nachstehender Belege gefordert, welche von den Versendern den Frachtbriefen selbst beigegeben werden müssen und als Grundlage zur Vorrevision der zu verzollenden Güter bezw. zur Verfassung der Zolldeklaration dienen.

a) bei Gütern, deren Verzollung an der Grenze erfolgen soll:

Fakturen, welche sämmtliche zur Zolldeklaration erforderlichen Angaben zu enthalten haben. Zur Erzielung der Beschleunigung der Abfertigung und der richtigen Anwendung der Sätze des Zolltarifes kann die Beibringung der Fakturen bei allen denjenigen Waaren, deren allgemeine Erklärung entweder keine Grundlage für die Zollerklärung bildet, oder deren Beschaffenheit eine Einreihung unter verschiedenen Positionen des Zolltarifs zuläßt, den Interessenten nicht genug empfohlen werden.

Hierunter gehören:

Manufakturwaaren, Kurzwaaren, Galanteriewaaren, Droguen, Spirituosen, Medikamente, Arzneiwaaren, Konfektionswaaren, Posamentierwaaren, Webstoffe und Fabrikate daraus, ein großer Theil der Eisenwaaren, Lederarbeiten und Fabrikate, Holzwaaren, Thon- und Glaswaaren, Metalle und Metallwaaren, Eßwaaren, Konserven, Papier und Papierwaaren 2c. 2c.

b. bei Verzollung der Waaren am Bestimmungsorte:

1. Falls am Bestimmungsorte ein Zollamt vorhanden, kann die direkte Zusendung der zur Zollhandlung in Rumänien erforderlichen Dokumente, Fakturen 2c. 2c. an den Empfänger erfolgen.

2. Zollämter befinden sich nur auf folgenden Stationen der rumänischen Eisenbahnen: Verciorova, Turn-Severin, Craiova, Bukarest-Filaret, Giurgiu, Plösti, Predeal, Braila, Galatz, Suczawa und Jassy.

3. Sendungen nach Bukarest ohne Bahnhofsvorschrift werden stets nach Bahnhof „Filaret", wo sich das Zollamt befindet, abgefertigt; Sendungen nach Bukarest Nordbahnhof werden daher mangels weiterer Vorschrift stets an der *Grenze* verzollt.

Wird seitens des Versenders die zollamtliche Abfertigung einer Sendung bei einem bestimmten Grenzzollamte oder bei einem Zollamte in einer Unterwegsstation oder die Besorgung der Zollformalitäten durch eine Privatperson in einer Grenzstation oder in einer Unterwegsstation, wo sich ein Zollamt befindet, vorgeschrieben, so finden die direkten Eisenbahnfrachtsätze im Verkehre mit Rumänien keine Anwendung.

Die Vorschreibung eines bestimmten Grenzzollamtes (keineswegs jedoch die Vorschreibung einer Privatperson behufs Besorgung der Zollformalitäten) ist ausnahmsweise zulässig bei Zucker-, Bier- und Spritsendungen von Deutschland nach Rumänien, welche behufs Steuerrückvergütung auf ein bestimmtes deutsch-österreichisches Grenzzollamt zur Bescheinigung der Ausfuhr gestellt werden müssen; eine Abfertigung zu den direkten Eisenbahnfrachtsätzen tritt aber hier nur ein, wenn das vorgeschriebene Zollamt auf einem in der betreffenden Relation verkehrsberechtigten Eisenbahnwege gelegen ist.

Nur solche für den Durchgang in Rumänien bestimmte Güter werden über die Grenze gelassen, deren Werth und Bestimmungsort genau aus dem begleitenden Frachtbriefe ersichtlich ist.

Hierzu empfiehlt sich der augenfällige Vortrag auf derjenigen Frachtbrief-Rückseite, deren Vorderseite nicht die Gebührennote umfaßt und zwar mit dem ausdrücklichen Vermerke „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn“.

Rumänien ist den Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre beigetreten (Theil I, Seite 81, Kundmachung 11).

Polizei-Vorschriften bestehen hinsichtlich der Einfuhr von Steinsalz, Kriegswaffen, rumänischen Bronzemünzen und Pflanzen (Näheres hierüber siehe Kundm. 11, Theil II, Seite 106).

(Zu Seite 304.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach Russland.)

Die Frachtbriefe müssen, um zollamtlich als giltig erachtet zu werden, folgende Angaben enthalten:

a) die Bezeichnung der Versandbahn und Versandstation und den Stempel der letzteren;

b) die Bezeichnung der Bestimmungsbahn und Bestimmungsstation;

c) die Bezeichnung des Empfängers;

d) die laufende Eisenbahnnummer des Frachtbriefs. (Es wird hierdurch bedingt, daß die Frachtbriefe nach Rußland ohne Unterschied, in welchem Verkehr die Beförderung stattfindet, während des ganzen Jahres fortlaufend nummerirt werden);

e) die Nummern der offenen und gedeckten Wagen, in welche die Waaren verladen sind;

f) die Anzahl der Frachtstücke und Kolli, oder den Vermerk über lose Schüttung oder Cysternenfüllung;

g) die Zeichen und Nummern der Frachtstücke, oder die sie ersetzenden Adressen;

h) die Art der Verpackung;

i) die Benennung der Waaren;

k) die Menge der Waaren nach Gesammtgewicht oder Stückzahl;

l) die Unterschrift oder den Stempel des Versenders.

Die Angabe der Stückzahl in den Frachtbriefen und Ladelisten bei Sendungen von Stangen-, Bruch- und Walzeisen, Kupfer und Messing in Stücken, Bunden und Stangen, Zinn, Blei und Zink in Rollen und Stangen, sowie auch von Ziegeln, Dachpfannen, Drainröhren, Steinkruken für Mineralwasser, Farbholz in Stücken, Blöcken, Stangen und Stäben ist nicht durchaus erforderlich.

Die Aufführung von Mittelspersonen in den Frachtbriefen behufs Ausführung der Zollabfertigung an der Grenze ist nicht zulässig.

Wenn irrthümlicherweise die beiden Frachtbriefe nicht den vorstehenden Bestimmungen entsprechen, so wird das Gut auf der deutschen Grenzstation angehalten und die Herbeischaffung vorschriftsmäßiger Frachtbriefe durch die Versandstation veranlaßt. Sollte die Einholung richtiger Frachtbriefe unverhältnißmäßige Schwierigkeiten machen, so ist es ausnahmsweise zulässig, daß die Güter-Abfertigungsstelle des deutschen Grenzbahnhofs die beiden Frachtbriefe neu und vorschriftsmäßig ausstellt. Alsdann sind die Frachtbriefe nicht allein mit der

Firma der Güter-Abfertigungsstelle, sondern auch mit der Unterschrift des abfertigenden Beamten zu versehen. Die alten Frachtbriefe bleiben bei den Verrechnungspapieren.

Es ist nicht gestattet, in den Frachtbriefen nachträgliche Zusetzungen oder Verbesserungen, durch welche die Benennung oder die Menge der Waaren, oder die Zahl der Frachtstücke geändert wird oder geändert werden könnte, vorzunehmen, außer solchen Berichtigungen, welche am Versandorte selbst gemacht oder vermerkt werden und durch die Unterschrift oder den Stempel des Versenders oder der Versandstation bestätigt werden. Alle Radirungen, Zusetzungen oder Verbesserungen, welche nicht schon am Versandorte durch besonderen Vermerk gekennzeichnet sind, werden von der russischen Zollbehörde nicht anerkannt. Verbesserungen der Theilsummen, bei unverbesserter und richtiger Gesammtsumme der Frachtstückzahl, gleichwie Berichtigung der Gesammtsumme, bei Uebereinstimmung derselben mit den unverbesserten Theilsummen sind nach den Zollvorschriften in demselben Maaße zulässig, wie die mit ordnungsmäßgem Vermerk gemachten Berichtigungen. Für giltig werden auch die von der Versandstation am Versandorte oder auf den Zwischenstationen unterwegs bei Prüfung der Beschaffenheit und des Gewichts der Güter eingetragenen Vermerke und Notizen angesehen. Sobald in den verbesserten Frachtbriefen die ordnungsmäßigen Vermerke fehlen, werden solche Frachtbriefe seitens der russischen Zollämter für ungiltig angesehen.

Hierbei ist jedoch auch die Zusatzbestimmung XVII zu § 51 der V.-O. für die Eisenbahnen Deutschlands zu beachten, nach welcher verbesserte Frachtbriefe nicht anzunehmen sind. Verbesserungen der Gewichtsangaben werden nur zugelassen, wenn sie in Worten wiederholt sind, und denselben die Unterschrift des Versenders beigesetzt ist.

Für den Verkehr nach Rußland bestehen Polizei-Vorschriften hinsichtlich der Beförderung von: Lebenden Pflanzen, Dünger, Gartenerde, Weinrebenschößlingen und Weinlaub, ferner von Weintrauben, Früchten und Gemüsen, von Lumpen, alten Kleidern, Schweinefett, Büchern, kirchlichen Gegenständen, Gottesbildern ꝛc., von Drucksachen, spirituosen Getränken, Phosphor, Fruchtsäfte, Korkstopfen und Flaschenzettel, von rother Anilinfarbe, Arsenik, Salpetersäure, chemische Gifte, Gold- und Silberwaaren, ferner von Waffen, typographischen und lithographischen Maschinen, galvanischen und elektrischen Batterien und Induktionsapparaten, Betten und Kissen, Umzugsgut, Kesselwagen, endlich von Apothekerwaaren, Heilmittel und Droguen (Vgl. S. 128 des Theil II der Kundm. 11).

(Zu Seite 305.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach Schweden.)

Im Verkehr nach Schweden sind polizeiliche Vorschriften zu beachten hinsichtlich der Beförderung von Wiederkäuern, Pferden und Schweinen, ferner von thierischen Abfällen. (Siehe auch Seite 158 von Theil II der Kundm. 11.)

(Zu Seite 307 *.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach der Schweiz.)

Polizeiliche Vorschriften kommen bei dem Verkehre nach der Schweiz in Betracht bei Vieh- und Geflügelsendungen, und bei der Einfuhr von Dynamit nach dem Canton Basel Stadt. (Siehe Kundm. 11 Theil II Seite 167.)

(Zu Seite 307.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach Serbien.)

Für den Verkehr nach Serbien gelten polizeiliche Vorschriften hinsichtlich der Beförderung von Tabak, Salz, Cigaretten-Papier, Petroleum, Zündhölzer u. Alkohol, ferner von Pflanzen und sonstigen Erzeugnissen des Wein- u. Gartenbaues. (Siehe Kundm. 11 Theil II Seite 192.)

(Zu Seite 308.)

(Zollvorschriften im Verkehr nach Spanien.)

Bei folgenden Artikeln ist die Einfuhr nach Spanien verboten:

1. Kriegswaffen, Geschosse und die zugehörige Munition (z. B. Pistolen, Revolver, Flinten, Karabiner von über 7 mm Kaliber), außer mit vorgängiger Genehmigung der Regierung.
2. Reproduktionen der vom Marinedepot herausgeg. hydrographischen Karten.

3. Blaserohre und Stockwindbüchsen.
4. Bücher und Drucksachen in spanischer Sprache, Karten und Pläne spanischer Autoren.
5. Meßbücher, Breviere, Diurnale und andere liturgische Bücher der kath. Kirche. Zur Einführung liturgischer Bücher sind vom Justizministerium nachstehende Häuser autorisirt:

Desebey Lefèvre & Cie. in Tournay,
F. Pustet in Regensburg,
H. Dessain in Mecheln,
A. Marme & Söhne in Tours,
P. Mariette in Turin,
B. Benoit Araquita in Pes=Balle.

6. Maurische Ochavos (spanische Kupfermünzen),
7. Gemälde, Figuren ꝛc., die gegen die Sittlichkeit verstoßen.
8. Pharmazeutische Präparate oder Geheimmittel von unbekannter oder nicht veröffentlichter Zusammensetzung.
9. Rosenkränze, Heiligthümer ꝛc.
10. Tabak in der Form und in den Fällen, welche durch die Monopol=Regulative vorgeschrieben sind, sowie Tabaksämerei.
11. Alle Residuen und Bestandtheile des Weinstockes; auch als Brennstoffe.
12. Bäume, Pflanzen und Sträucher aus von der Reblauskrankheit angesteckten Gegenden, außerdem nur unter Beifügung von Ursprungszeugnissen und Nachweisen über Herkunft sowie darüber, daß dieselben die von ihnen transitirten Länder ohne Aufenthalt und ohne Eröffnung der Kolli direkt passirt haben. Das Ursprungszeugniß, das das Nichtvorhandensein der Reblauskrankheit am Herkunftsorte zu bestätigen hat, ist vom spanischen Konsul auszustellen.

Sämereien, getrocknete, für Herbarien bestimmte Pflanzen, Blumen ohne Wurzeln, Früchte, Knollen, Zwiebeln dürfen unbedingt eingeführt werden.

13. Kartoffeln und deren Kräuter.
14. Nahrungsmittel, die Saccharin enthalten.

Die Einfuhr von Branntwein und von Kartoffeln ist nur über bestimmte Zollämter gestattet.

Spanien ist bei der internationalen Reblauskonvention betheiligt (s. I. Theil Seite 193 der Kundmachung 11).

Theil II.

Ergänzungs-Texte.

(Zu Abs. 1 Seite 2 [324].*)

(Sperrsignale.)

Nach Ziff. 6 der Vorbemerkungen zur S. O. und § 34 Ziff. 1 de[illegible] allg. Dienstanw. für die Handhabung und Instandhaltung der Centralweichen [illegible] und Signal-Einrichtungen 2c. haben die Ein- und Ausfahrtssperrsignal[illegible] lediglich für die ein- und ausfahrenden Züge unmittelbar Geltung, fü[illegible] rangirende Züge und Maschinen dagegen nur mittelbar, insoferne ihnen di[illegible] Fahrtstellung dieser Signale das Rangiren in die bezügliche Weichenstraß[illegible] verbietet. Es besteht hienach weder ein Verbot, im Rangierwege — sei e[illegible] mit einzelnen Maschinen, Zugstheilen oder ganzen Zügen — ein auf „Halt" [illegible] gestelltes Ausfahrtssignal zu überfahren, noch eine Nothwendigkeit, da[illegible] Signal in diesem Falle aus der Halt- in die Ruhestellung zu verbringen.

Wenn im Hinblick auf letzteren Umstand die Beseitigung der [illegible] dritten Flügelstellung (auf „Ruhe") in Anregung gebracht wird, [illegible] so ist demselben zu entgegnen, daß diese dritte Flügelstellung auf größeren [illegible] Bahnhöfen mit einer Mehrzahl von Ausfahrtssignalen um deswillen als nothwendig erscheint, um durch die von der Ruhestellung des Signals abweichende Haltstellung desselben einerseits den einfahrenden Lokomotivführer schon auf größere Entfernung darüber zu orientiren, welches der an den einzelnen Fahrstraßen stehenden Ausfahrtssignale ihm gilt, und andererseits auch dem Stations- und Rangirpersonal anzuzeigen, auf welchem Geleise ein Zug in der Einfahrt begriffen oder bereits eingefahren ist.
(G. D. E. 75710 v. 31. VII. 94.)

(Zu Seite 6 [328].)

(Abläuten der Züge.)

Vielfach wurde die Wahrnehmung gemacht, daß Abfertigungsbeamte, ohne durch vordringlichere Dienstesverrichtungen abgehalten zu sein, das Abläuten der Züge mittels des Induktors von Stationsbediensteten besorgen ließen; desgleichen kam zur Kenntniß, daß auf manchen Stationen diese Signalgebung den Bediensteten sogar allgemein und für immer übertragen ist.

In Anbetracht der großen Wichtigkeit, welche ein richtigs Abläuten der Züge für deren geregelte Durchführung, sowie für die Fahrsicherheit hat, erscheint es nicht genügend, daß dem Abfertigungsbeamten lediglich die Verantwortung für die Signalgebung obliegt, es muß vielmehr, um den richtigen Vollzug zu sichern, mit allem Nachdruck darauf bestanden werden, daß die Abfertigungsbeamten, wenn nur immer möglich, das Abläuten der Züge persönlich bethätigen, wozu ihnen durch das in der S. O. vom 1. September 1893 vorgeschriebene Vorläuten der Züge auch die nöthige Zei[illegible] gegeben wurde, ganz abgesehen davon, daß sie allein in der Lage sind, de[illegible] richtigen Zeitpunkt hiefür zu treffen.

Eine weitere Außerachtlassung der Bestimmungen der S. O. bezw. d[illegible] D. V. Nr. 40 vom Jahre 1894 besteht nach Beobachtung von Kommissär[illegible] auch darin, daß die Umstellung des Perronsignales von der „Halt"- o[illegible]

*) Die in eckigen Klammern beigesetzten Ziffern bedeuten die Seitenzahlen der 2. [illegible] lage. Theil I.

„Ruhe"stellung in die „Fahrt"stellung bei bevorstehender Abfahrt eines Zuges häufig erst nach Ertheilung der mündlichen Abfahrtserlaubniß an den Zugführer bewerkstelligt wird.

Nachdem das Perronsignal in dieser Hinsicht, gleichwie ein Ausfahrtssignal, durch die „Fahrt"stellung nicht den Befehl zur Abfahrt ertheilt, sondern dem Personal nur anzudeuten hat, daß der Ausfahrt ein fahrdienstliches Hinderniß nicht im Wege steht, so unterliegt es bei dem Nichtvorhandensein solcher Hindernisse keinem Anstande, das Signal „freie Fahrt" einige Minuten vor der Abfahrtszeit, bezw. sobald der Zug zum Stillstand gekommen ist, am Mastsignale zu geben.

Der Zugführer wird hiedurch in die Möglichkeit versetzt, sich bereits vor der Abfahrtserlaubniß von der Signalgebung genügend überzeugen und seine ungetheilte Aufmerksamkeit auf die Vorbereitungen zur Abfahrt richten zu können.

Ferner sieht man sich veranlaßt, darauf hinzuweisen, daß bezüglich der Bedienung des Perronsignales, Pflicht des Abfertigungsbeamten ist, im Falle der Stationsbedienstete anderweitig in Anspruch genommen ist, zur möglichsten Beschleunigung der Zugsabfertigung das Signal selbst zu ziehen. (G. D. E. 61331/12163 II v. 7. VI. 95.)

(Zu Seite 14 [336] Ziff. 45 b.)

(Einfahrtssignale.)

Vielfache in letzter Zeit gemachte Wahrnehmungen lassen ersehen, daß entgegen den bestehenden Bestimmungen die Einfahrtssignale sehr häufig nach Passiren eines Zuges nicht in die Haltestellung zurückgebracht, sondern gleich für den nachfolgenden Zug auf „Freier Fahrt" belassen werden.

Insbesondere wurde dies bei Schnellzugsvor- bezw. Nachläufern bemerkt und erscheint dies um so bedenklicher, als in Folge dessen nicht die Deckung der Züge auf der freien Strecke in der vorgeschriebenen Weise erfolgt. (G. D. E. 121149/20140 II v. 9. XI. 94.

(Zu Seite 14 [336] Ziff. 46.)

(Perronsignale.)

Ziff. 3 des D. B. Nr. 40 vom 8. Juni 1894 schreibt im Allgemeinen vor, daß die Weiterfahrt eines vor oder in einer Station mittels der Mastsignale gestellten Zuges erst erfolgen darf, wenn am Mastsignale „Freie Fahrt" gegeben ist.

Während nun beim Perronmaste das Haltsignal, das wie bei allen Mastsignalen unter keinen Umständen überfahren werden darf, sich nach dem Anhalten vor dem Führer befindet, hat derselbe das bei der Einfahrt in Ruhestellung befindliche Perronsignal nach dem Anhalten im Rücken.

Da naturgemäß für den Führer nur die in der Fahrtrichtung vorliegenden Signale Giltigkeit haben können, so kann derselbe auch für die Beobachtung des in seinem Rücken befindlichen Perronsignals nicht verantwortlich gemacht werden und hat auf das Abfahrtssignal des Zugführers hin wie bisher den Zug zur Weiterfahrt in Bewegung zu setzen.

Dagegen obliegt dem Zugführer und dem am Zugsschlusse befindlichen Wagenwärterpersonal die Beachtung dieses Signales und darf ersterer das Abfahrtssignal mit der Mundpfeife nicht eher geben, bis nicht das Mastsignal (Perronsignal) freie Fahrt zeigt, was derselbe an der Flügelstellung auch bei Nacht stets zu erkennen in der Lage ist.

Dementsprechend wurde auch in Abs. 2 der dem D. B. Nr. 40/1894 angefügten Erläuterungen die Fassung gewählt, daß die Abfahrtserlaubniß nicht ertheilt werden darf, ehe nicht die Ruhestellung des Perronsignales in „Freie Fahrt" verwandelt ist.

Nach vorstehender Entschließung hat also der Zugführer nach erhaltener Abfahrtserlaubniß — bevor er das Abfahrtssignal mit der Mundpfeife gibt — sich stets noch speciell zu überzeugen, ob der der Zugsrichtung entsprechende Signalflügel am Perronsignale in die Stellung „Freie Fahrt“ (d. i. bei Tage „Signalarm schräg rechts nach oben gestellt“, bei Dunkelheit „grünes oder weißes Licht“) verbracht ist.

Desgleichen ist auch der Wagenwärter und das übrige Bremspersonal — falls dieselben hinter dem Perronsignale sich befinden, also dessen Stellung beobachten können — verpflichtet, genau darauf zu achten, daß nicht eher abgefahren wird, bis das Perronsignal dem Zuge die Stellung „freie Fahrt“ zeigt. Nöthigenfalls haben dieselben unter Anwendung der ihnen zu Gebote stehenden Mittel den Zug bei vorzeitiger Ingangsetzung wieder zum Stehen zu bringen, bis die vorgeschriebene Fahrtstellung am Perronsignale erscheint.

In letzterer Hinsicht sind auch die Stationsmeister bezw. das Rangirpersonal, die Perrondiener und Wechselwärter anzuweisen. (G. D. E. 68024 v. 26. VI. 94.)

(Zu Seite 14 [336] Ziff. 47.)

(Perronsignal.)

Da Zweifel entstanden sind, wie es in solchen Knotenstationen, in welchen nur ein für alle Linien gemeinsames Perronsignal aufgestellt ist, hinsichtlich der Signalgebung zu halten sei, wenn gleichzeitig mehrere Züge aus- bezw. einzufahren haben — vorausgesetzt, daß dies mit Rücksicht auf § 537 der F. D. J. überhaupt zulässig ist — wurde zur Herbeiführung eines gleichmäßigen Verfahrens mit G. D. E. Nr. 107446 v. 3. XII. 94 ausgesprochen, daß bei sachgemäßer Handhabung des Perronflügelsignals Irrungen in der Signalgebung auch auf solchen Stationen vermieden werden können, auf welchen mehrere Züge gleicher Fahrtrichtung gleichzeitig ein- oder ausfahren.

In Fällen dieser Art hat selbstverständlich die Halt- wie die Ruhestellung des Perronsignals für alle ein- bezw. ausfahrenden Züge zu gelten, während dann, wenn von zwei gleichzeitig einfahrenden Zügen der eine anzuhalten, der andere durchzufahren hat, der anhaltende Zug so lange vor dem Sperrsignal zu stellen ist, bis der andere Zug durchgefahren ist, bezw. bis das Perronsignal für den anhaltenden Zug in die Halt- oder Ruhestellung verbracht werden kann.

Bei der Ausfahrt von Zügen, welche in der Station stehen, kann selbstverständlich das auf Fahrt gestellte Perronsignal nur für denjenigen Zug gelten, welchem durch den Abfertigungsbeamten die Erlaubniß zur Abfahrt gegeben ist.

(Zu Seite 15 [337] Ziff. 51.)

(Stellung der Einfahrts- und Perronsignale auf Haltestellen ohne Telegraphenapparat.)

Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß die Einfahrts- und Perronsignale jener Haltestellen, welche nicht als Stationen im Sinne des § 549 der F. D. J. zu erachten sind, ständig auf „Fahrt“ belassen werden, während in jenen Haltestellen, welche als Stationen in dem vorerwähnten Sinne gelten, die Perronsignale zwar die Haltstellung, die Einfahrtssignale aber ständig die Fahrtstellung zeigen.

Diese Handhabung des Signalwesens auf den Haltestellen befindet sich mit den bestehenden Normen der F. D. J. (§§ 168, 171) und der S. O. (Ziff. 42, 44, 45c und 49 der Erläuterungen) nicht in Einklang. Nach diesen Vorschriften sind auch auf Haltstellen, auch wenn dieselben noch nicht mit Telegraphen-Apparaten ausgerüstet sind, sowohl die Einfahrts- als die Perronsignale ständig auf „Halt“ zu belassen und nur beim Passiren von Zügen in die Fahrt- bezw. Ruhestellung zu verbringen. (G. D. E. Nr. 75423 v. 11. VII. 94.)

(Zu Seite 15 [337] ††.)

(Standort der Ausfahrtssignale.)

„Bei der Wahl der Standorte für die Ausfahrtssignale soll der Gesichtspunkt maßgebend sein, daß thunlichst alle Züge ihren gewöhnlichen Halteplatz erreichen können, ohne das Ausfahrtssignal überfahren zu müssen. Außergewöhnliche Zugslängen sind jedoch nicht zu berücksichtigen und erscheint es daher unbedenklich, wenn abnorm lange Gütersammelzüge nach Anhalten vor dem Ausfahrtssignale auf dem Rangirweg so weit vorfahren, als dies für das Einladen der Stückgüter in die am Zugschluß befindlichen Sammelwagen erforderlich ist.

Bei normalen Sammelzugslängen von höchstens 25 Wagenlängen soll solches jedoch nicht nöthig werden." (G. D. E. 119263 v. 18. XII. 93.)

Hiezu sei bemerkt, daß ein Ueberfahren des Kreuzungspflockes in Stationen eingeleisiger Strecken bei derartigen Manövern selbstredend nur dann stattfinden darf, wenn ein Gegenzug nicht zu erwarten bezw. das Manöver durch die Haltstellung des bezüglichen Einfahrtssperrsignales gesichert ist. Die Abfahrt nach vollzogenem Manöver setzt natürlich stets voraus, daß das Ausfahrtssignal in die Fahrtstellung gezogen wird und darf keinesfalls abgefahren werden, bevor das Ausfahrtssignal von der Halt- in die Fahrtstellung verbracht ist.

(Zu Seite 16 [338] 55c.)

Die **Ausfahrtssperrsignale** haben hinsichtlich ihrer Stellung lediglich für die ein- und ausfahrenden Züge unmittelbar Geltung, insoferne, als kein einfahrender Zug das auf „Halt" stehende Ausfahrtssperrsignal überfahren und kein Zug abfahren darf, so lange sich das Ausfahrtssperrsignal in der „Haltstellung" befindet.

Sobald jedoch ein Zug zum Stillstand gekommen ist, um nach dem Anhalten innerhalb des Ausfahrtssperrsignales Rangirarbeiten auszuführen, handelt es sich nur mehr um Rangirmanöver, bei denen das Ueberfahren des auf „Halt" stehenden Ausfahrtssperrsignales jederzeit gestattet ist. (G. D. E. 107522 v. 7. XII. 88.)

(Zu Seite 19 [341] **.)

(Entfernung des Schlusssignals bei Ueberholungen.)

Die Bestimmung in Ziff. 73, Ausführungs-Bestimmungen zur S. O., verfolgt den Zweck, hintanzuhalten, daß ein in einer Station stehender Zug einem anderen in die Station einfahrenden Zug das rote Licht, also ein Haltsignal im Sinne der Ziff. 4c a. a. O., zeigt. Es hat daher die genannte Ziff. 73 selbstverständlich nicht bloß dann Anwendung zu finden, wenn ein Zug von einem aus gleicher Richtung kommenden und in gleicher Richtung weiterfahrenden Zug im fahrdienstlichen Sinne überholt wird, sondern auch in allen denjenigen Fällen Platz zu greifen, wo ein Zug von einem anderen auf einem Nachbargeleis stehenden Zug in einer Station eingeholt wird, einerlei, ob der einholende Zug von der gleichen oder einer anderen Strecke her ankommt, oder nach der gleichen oder einer anderen Richtung seine Fahrt fortsetzt. (G. D. E. 90701 v. 8. IX. 94.)

(Zu Seite 28 [350] †.)

(Depeschenaufgabe am Zuge.)

Wenn auch dem reisenden Publikum ein unmittelbarer Anspruch darauf nicht zur Seite steht, so entspricht es doch der Billigkeit, demselben bei schnellfahrenden Zügen mit durchweg kurzen Aufenthalten Gelegenheit zu bieten, wenigstens auf größeren Stationen Depeschen zur Aufgabe bringen

zu können, und wird es sich daher empfehlen, daß deren Besorgung nach Thunlichkeit durch das Stationspersonal übernommen werde.

Es wurde daher der k. Eisenbahndirektion Erfurt anheimgegeben, die Schlafwagenwärter anzuweisen, daß sie in Fällen, in denen sie die Aufgabe von Depeschen nicht selbst bethätigen können, sich mit dem Ersuchen, diese zu veranlassen, in erster Linie an die Abfertigungsbeamten wenden, welche, soferne die Gebührenfrage außer Zweifel ist, das Weitere anzuordnen haben. (Auszug aus der G. D. E. 17997 v. 23. II. 94.)

(Zu Seite 31 [353] *.)
(Benützung der Telephone für Bahndienstzwecke.)

In einer Zuschrift des k. Oberpostamtes München im Betreff: „Die Benützung der Telephonverbindungsanlagen seitens der amtlichen Sprechstellen" wird die Mittheilung gemacht, daß im Fernsprechverkehr mit Leipzig und Berlin für Behörden eine Gebührenfreiheit nicht besteht, auch nicht in Bundesraths=, Reichsdienst= und Militär=Angelegenheiten. Die gleiche Bestimmung gilt auch hinsichtlich aller übrigen Telephonverbindungen zwischen verschiedenen Städten, wenn erstere über die Grenzen Bayerns hinausgehen. — Bezüglich der in Bayern bestehenden telephonischen „Städteverbindungsleitungen" wird bemerkt, daß deren Benützung nur in rein dienstlichen und sehr wichtigen oder dringenden Fällen statthaft ist, in welchen durch Benützung der Bahntelegraphenleitungen der beabsichtigte Zweck nicht erreicht werden kann. (G. D. E. 116115 v. 28. X. 94.)

(Allgemeine Anmerkung zu Seite 31/32 [353/354].)
(Telegrammverkehr mit den Bahnbevollmächtigten.)

Gelegentlich einer am 27./28. April 1894 stattgehabten Konferenz zwischen Vertretern der Militärbehörde und der deutschen Eisenbahnverwaltungen wurde Vereinbarung dahin getroffen, daß für die Folge im telegraphischen Verkehre mit den Bahnbevollmächtigten für Militärangelegenheiten statt der bisher gebräuchlichen vollen die abgekürzte Adresse: **„B. Bv."** unter Beifügung der betreffenden Ortsbezeichnung angewendet werden soll.

Demgemäß wird die Adresse eines an den Bevollmächtigten für Militärangelegenheiten der k. b. Staatseisenbahnen gerichteten Telegrammes, welches bis jetzt in der Regel folgenden Wortlaut hatte: „Bahnbevollmächtigter der k. b. Staatseisenbahnen, Generaldirektion München", in Zukunft lauten: **„B. Bv. München".** (G. D. E. 84658 v. 3. VIII. 94.)

(Text zur Fußnote * auf Seite 46 [362].)
(Weichenbedienung auf centralisirten Stationen; Verständigung der Thurmwärter, dass lange Güterzüge die Endweiche passirt haben.)

Auf Stationen, in welchen die Bedienung der centralisirten Weichen vom Stellwerke am Stationsgebäude aus erfolgt, ist es für den Weichensteller oft mit Schwierigkeiten verbunden, zu erkennen, ob einfahrende lange Züge mit ihrem Ende die in Betracht kommenden Einfahrtswechsel passirt haben und mit dem Umstellen der Wechsel begonnen werden darf, oder ob dieß nicht der Fall ist, und der Zug noch weiter vorfahren muß, ehe ohne Gefahr für denselben eine Aenderung der Wechselstellung vorgenommen werden kann.

Da zur Erlangung der sicheren Ueberzeugung von dem Stande des Schlußwagens je nach der örtlichen Lage immerhin eine gewisse Zeit erforderlich sein kann, um welche unter Umständen die Ausfahrt eines Gegenzuges verzögert wird, und überdieß die Gefahr nahe liegt, daß die Weichensteller im Uebereifer sich zu vorzeitigem Umstellen der Weichen hinreißen lassen und dadurch eine Entgleisung herbeiführen, erscheint es geboten, dieselben in den Stand zu setzen, mit Sicherheit zu erkennen, daß ein ankommender Zug weit genug eingefahren ist und das Umstellen der Weichen gefahrlos geschehen

kann, und wird deßhalb bis zur Einrichtung anderweitiger Vorkehrungen angeordnet, daß auf den centralisirten Stationen der jeweils am Schlusse eines Güterzuges postirte Bremser, Wagenwärter oder Zugführer gegen das Stationsgebäude hin durch ein Zeichen anzeigt, daß alle einschlägigen Weichen vollständig durchfahren sind und die Ausfahrt für einen Gegenzug frei ist.

Zu diesem Zwecke ist versuchsweise bei Tag die rothe Handfahne in die Höhe zu halten und mit gestrecktem Arme aus dem Handgelenke in einem nach oben gerichteten Halbkreise hin und her zu schwingen; bei Dunkelheit ist die Handlaterne mit gestrecktem Arme hoch zu halten und so hin und her zu wenden, daß abwechselnd bald das rothe, bald das weiße Licht gegen das Stationsgebäude zu sichtbar ist.

Nöthigenfalls ist dieses Zeichen durch die auf dem mittleren und vorderen Theile des Zuges postirten Bremser fortzupflanzen.

Weil bei den Stückgüterzügen der Dienstwagen am Ende des Zuges zu stehen hat und somit in vielen Fällen außer dem Zugführer ein Bremser am Schlusse des Zuges sich nicht befindet, sind die Dienstwagen der Stückgüterzüge mit einer rothen Handfahne auszurüsten, um den Zugführer in den Stand zu setzen, das angeordnete Signal geben zu können.

Bei langen Güterzügen, wo wegen der etwa am Ende eingestellten ungekuppelten Langholzwagen, oder wenn auf eine Reihe Kastenwagen eine Parthie offener, niederbordiger Wagen folgt, liegt die Gefahr, sich über die Stellung des letzten Wagens zu täuschen, besonders nahe, und ist deßhalb den Weichenstellern eindringlichst einzuschärfen, daß sie bei Güterzügen in keinem Falle mit dem Umstellen der Weichen beginnen dürfen, bevor nicht der Zug vollständig still steht und das oben angeordnete Zeichen deutlich gegeben und erkannt worden ist.

Das Stillhalten des Zuges allein bietet jedoch keine Sicherheit, daß derselbe mit seinem Ende richtig innerhalb der Weichen steht, und ist das Personal hierauf unter Hinweis auf § 652 der F. D. J., welche unverändert bestehen bleibt, ganz besonders aufmerksam zu machen.

Gegenwärtige Entschließung ist dem betheiligten Personale nachweisbar zur Kenntniß zu bringen. (G. D. E. 82507 v. 19. XII. 87.)

(Zu Seite 44 [366] †.)

(Verständigung der Stationen bei Kreuzungsverlegungen.)

Auf eine anher ergangene Anfrage, ob es zuläßig ist, daß bei Kreuzungsverlegungen sämmtliche betheiligte Stationen gerufen und dieselben gleichzeitig — durch Mitlesen — von der getroffenen Anordnung verständigt werden unter Benennung jener Stationen, welche das Fahrpersonal der betreffenden Züge zu verständigen haben, wird darauf hingewiesen, daß dieses Verfahren hinsichtlich jener Station, welche die Kreuzung erhalten soll, nicht angängig ist, weil diese gemäß § 670 der F. D. J. hievon „zuerst“ also folgerichtig auch gesondert zu verständigen ist.

Es erscheint Letzteres unbedingt nothwendig, weil vor Allem Gewißheit bestehen muß, ob die Kreuzung in der betreffenden Station vollzogen werden kann (§ 678 a. a. O.) und weil eine wiederholte Verlegung derselben thunlichst vermieden werden soll (§ 669 a. a. O.).

Dagegen unterliegt es keinem Bedenken, behufs Zeitgewinnes gleichzeitig mit jener Station, welche die Kreuzung verlieren soll, auch die übrigen zwischen den beiden erwähnten gelegenen durch Mitlesen von der getroffenen Anordnung zu benachrichtigen und hiebei die Stationen, welche das Fahrpersonal der in Frage kommenden Züge zu verständigen haben, zu benennen; doch erscheint es bei diesem Verfahren erforderlich, daß bei der Zurückgabe der Depesche (§ 679 der F. D. O.) außer dem Namen des Zurückgebenden auch jener der Station ausdrücklich beigefügt werde. G. D. E. 55521 v. 14. IX. 91.

(Zu Seite 52 [374] †.)

(Fahrberichts-Einträge.)

Es will ferners bemerkt werden, daß der vielfach gewählte Stundenpaß-(Fahrberichts-)Vortrag: „Warten auf Vorruf“ oder „Warten auf Bahnfrei“ nicht völlig genügend erscheint.

Es wird daher für die Folge angeordnet, für den Fall, daß ein Zug warten mußte, bis der vorausgehende Zug die vorliegende Station erreicht hätte, folgende Form anzuwenden: „Warten auf Meldung, daß Zug Nr. . . . in . . . eingetroffen“.

Im Allgemeinen wird bemerkt, daß die Vorträge auf den Fahrberichten und Anzeigen über die Ankunft der Züge zwar so kurz als möglich gefaßt sein sollen, daß dies aber nicht auf Kosten der Deutlichkeit und Verständlichkeit geschehen darf. (G. D. E. 45741 v. 20. VI. 83.)

(Zu Seite 56 [378]*.)

(Geschwindigkeit mit dem Tender voranfahrender Maschinen.)

Mit G. D. E. Nr. 86235 v. 18. IX. 94 wurde ausgesprochen, daß die Bestimmung in § 24 Abs. 1 der Betriebsordng. und § 501 Abs. 3 der F. D. J. sich lediglich auf an der Spitze eines Zuges befindliche oder allein fahrende Maschinen bezieht, es hingegen keinem Bedenken unterliegt, eine Maschine, welche zwar mit dem Tender voran, aber als zweite Lokomotive in dem Zug eingestellt ist, mit einer größeren Geschwindigkeit als 45 km in der Stunde verkehren zu lassen, vorausgesetzt, daß die für die betreffende Lokomotivgattung überhaupt zuläßige Maximalgeschwindigkeit nicht überschritten wird.

(Zu Seite 59 [381]).

(Sonderzüge.)

Zur Erläuterung des § 701 der F. D. J. wird Nachstehendes bestimmt:

1. Die Fahrordnung der Extrazüge*) wird je nach der Bestellung entweder durch die Generaldirektion oder durch dasjenige Oberbahnamt festgesetzt, von dessen Bezirk der Extrazug ausgeht.

2. Die Festsetzung der Fahrordnung hat stets für die ganze von dem Extrazuge zu passirende Strecke der bayer. Staatseisenbahnen zu erfolgen.

3. Hiebei ist für Extrazüge Allerhöchster und höchster Herrschaften oder einzelner Personen, wenn nicht ausdrücklich eine längere Fahrzeit verlangt wird, stets die Fahrzeit des auf der betreffenden Strecke verkehrenden schnellsten Zuges anzunehmen. Die Aufenthalte werden, wenn solche nicht besonders an bestimmt bezeichneten Stationen gewünscht werden, nur auf das durch Betriebsrücksichten gebotene Maß beschränkt.

Für Extravergnügungszüge von Gesellschaften und Extrazüge von Kunstreitern ꝛc. ist die Fahrzeit selbstverständlich je nach der Gattung und Größe des Zuges zu bemessen.

4. Bei Festsetzung der Fahrordnung werden außer den Betriebsaufenthalten lediglich die Kreuzungen und Ueberholungen bestimmt.

5. Die auf diese Weise von der G. D. oder von dem nach Ziffer 1 zuständigen O. B. A. festgesetzte Fahrordnung ist von den Oberbahnamtern sofort nach Empfang genauestens zu prüfen und ist der letztere mit etwaigen Erinnerungen derjenigen Stelle, bezw. Behörde, welche die Fahrordnung entworfen hat, umgehend telegraphisch anzuzeigen.

6. Nach vollzogener und unbeanstandeter Prüfung ist die Detailfahrordnung für den Bezirk durch das betreffende O. B. A. auszuarbeiten und sämmtlichen betheiligten Organen nach Maßgabe der §§ 704—742 der F. D. J. bekannt zu geben.

---

*) Sonderzüge.

Hiebei sind auch die nicht unmittelbar unterstellten Stationen, welche von dem Extrazuge passirt werden, ohne daß dieser eine weitere Strecke des Nachbar-Oberbahnamtes berührt, unter gleichzeitiger Mittheilung an das letztere, direkt zu verständigen, wie z. B. Gunzenhausen bei einem Extrazuge von Augsburg nach Nürnberg, Ansbach bei einem solchen von Ingolstadt nach Würzburg oder Mühldorf bei einem Extrazuge von Rosenheim nach Plattling ꝛc. ꝛc.

7. Bezüglich der Begleitung der Extrazüge Allerhöchster und höchster Herrschaften gelten die durch Entschließung vom 1. März 1876 Nr. 14150 getroffenen Bestimmungen.

8. Die durch § 729 der F. D. J. vorgeschriebene Begleitung der Personenextrazüge durch Maschinenbeamte*) hat stets durch einen Beamten derjenigen Werkstätte zu erfolgen, welcher die betreffende Maschine zugetheilt ist.

9. Bei Extrazügen Allerhöchster und höchster Herrschaften ist an Kopfstationen, an welchen nicht ohnehin Maschinenwechsel stattfindet, die Maschine zu wechseln, wenn für das Drehen derselben fahrplanmäßig nicht genügender Aufenthalt gegeben sein sollte.

Wenn nicht Züge auf der Strecke sich bewegen, deren Maschinen im Falle eines Defekts der Extrazugsmaschine sofort anstandslos verwendet werden können, sind gegebenen Falls auch an Zwischenstationen Reservemaschinen bereit zu halten.

10. Für die ganze Strecke der Extrazüge vom Ausgangs- bis zum Endpunkte ist nur ein Fahrbericht zu verwenden, in welchem die Fahr- und Aufenthaltszeiten, sowie die Kreuzungen und Ueberholungen von dem Abfertigungsbeamten der Abgangsstation genauestens einzutragen sind.

11. Auch ist dem Fahrberichte von dem Abfertigungsbeamten derjenigen Station, von welcher der Zug ausgeht, die Anzahl der zahlbaren Achsen und zwar nach Personen- und anderen Wagengattungen gesondert vorzutragen.

Dienstwagen und etwa ausschließend für die den Extrazug begleitenden Eisenbahnbeamten eingestellte Personenwagen werden gesondert vorgetragen und bei der Tarifirung nicht berechnet. Der betreffende Fahrberichtsvortrag ist von dem den Zug begleitenden Beamten zu prüfen und eventuell richtig zu stellen.

12. Bei Extrazügen Allerhöchster Herrschaften ist stets die Fahrordnung nach einem von dem Materialdepot zu beziehenden Formulare in den Wagen des Allerhöchsten Reisenden legen zu lassen.

13. Die Ankunft und der Abgang solcher Züge an Zwischenstationen mit größerem Aufenthalt, sowie die Ankunft an der Endstation ist der G. D. Betriebsabtheilung unmittelbar durch den Stationsvorstand telegraphisch anzuzeigen. Gleiches ist zu beachten, wenn Allerhöchste Personen fahrplanmäßige Züge benützen sollen.

14. Material und Personal für den Extrazug ist stets von demjenigen Oberbahnamt zu stellen, von dessen Bezirk derselbe ausgeht.

15. Die Maschine ist vorbehaltlich der in Ziffer 9 getroffenen Bestimmung an denjenigen Stationen zu wechseln, an welchen gewöhnlich Maschinenwechsel stattfindet.

16. Für Bedienung der Bremsen ist nur mit der betreffenden Strecke vollkommen vertrautes Personal zu verwenden und ist das Bremspersonal deshalb nöthigenfalls unterwegs zu wechseln.

17. Wenn für Extrazüge Allerhöchster und höchster Herrschaften die Wagen nicht von einer anderen Bahn übergehen, sind die nöthigen Salonwagen vom O. B. A. München zu requiriren.

18. Hofwagen, bezw. Wagen der sogenannten Königszüge dürfen nur mit ausdrücklicher Genehmigung der G. D. Betr.-Abth. abgegeben werden.

---

*) Personensonderzüge brauchen nicht mehr durch Maschinenbeamte begleitet zu werden.

19. Die bei Extrazügen für das Personal etwa verabreichten Gratifikationen sind von dem der Ausgangsstation des Extrazuges vorgesetzten Oberbahnamte, bezw. durch die von demselben in einzelnen Fällen besonders bestimmte Bahnbehörde unter das betheiligte Personal zu vertheilen. (Siehe hiewegen auch Seite 170 des E. B. 1.)

20. Die Bezahlung der Extrazugstaxen hat in der Regel im Voraus zu erfolgen.

Wenn bei Reisen Allerhöchster und höchster Herrschaften ausnahmsweise Stundung eintritt, ist specificirte Kostenrechnung von demjenigen Oberbahnamte vorzulegen, welches den Extrazug abfertigt, vorausgesetzt, daß diesem nicht eine bestimmte Zahlstelle bezeichnet wurde, von welcher die Zahlung an das O. B. A. selbst erfolgt. (Wenn Gebühren gestundet werden, ist die G. D. unverzüglich durch Vorlage einer detailirten Kostenberechnung in Kenntniß zu setzen. Siehe Seite 105.)

21. Bezüglich der Reisen Seiner Majestät des Königs gelten die desfallsigen besonderen Bestimmungen vom 20. Juli 1859 Nr. 13622, vom 4. Juli 1873 Nr. 29207 und vom 11. August 1873 Nr. 35495.

Die Begleitung der Extrazüge Seiner Majestät des Königs erfolgt stets durch den hiefür besonders bestimmten Reisekommissär. (G. D. E. 37233 v. 17. VI. 1876.)

(Zu Seite 61 [383].)

(Ergänzungszüge.)

Hinsichtlich der Einlegung von Ergänzungszügen besagt § 758 der F. D. J. Folgendes:

„Die Ergänzungszüge sind entweder:

a. im Fahrplane vorgesehen, oder werden
b. außerdem besonders eingelegt.

Die ersteren Ergänzungszüge (Fakultativzüge) haben auf Anordnung der betreffenden Oberbahnämter oder der von der Generaldirektion speciell ermächtigten Bahnämter zu verkehren. Von der Abfertigung dieser fahrplanmäßigen Ergänzungszüge sind die betheiligten Ingenieure und Stationen und durch letztere die Bahnmeister durch Rundschreiben oder auf telegraphischem Wege zu verständigen.

Verkehren solche Züge regelmäßig an bestimmten Tagen oder längere Zeit ständig, so genügt eine einmalige Verständigung des gesammten betheiligten Personals vom Beginn und Ende des Verkehrens derselben.

Nicht ständig oder nicht regelmäßig an bestimmten Tagen verkehrende Ergänzungszüge werden den Bahnwärtern nicht besonders angesagt, sondern durch Signal 19 und 20, bezw 17c signalisirt."

(Zu Seite 65 [387] †.)

(Militärsonderzüge.)

Ein Ausschreiben des O. B. A. München — Nr. 77298 v. 18. IX. 95 — möge hier Platz finden.

„Anläßlich der letzten Truppentransporte und auch schon bei früheren Massentransporten, welche die Einlegung einzelner oder zahlreicher Sonderzüge erforderten, ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß diese Sonderzüge im Grafikon nicht einmal eingezeichnet waren. Eine derartige Unterlassung kann für die Stationen bedenkliche Folgen bringen, wenn die richtige Fahrordnung nur flüchtig gelesen oder falsch aufgefaßt und etwa gar eine Kreuzung oder Ueberholung vergessen oder überschaut wird.

Nicht minder bedenklich und für den Abfertigungsbeamten fatal wird aber die Unterlassung der Einzeichnung von Sonderzügen, Kieszügen u. dgl.,

wenn plötzlich eine größere Betriebsstörung die Unfahrbarkeit eines Geleises der Doppelbahn, eine Entgleisung, Maschinendefekt und dgl. eintritt, Fälle, welche jederzeit vorkommen können und den Abfertigungsbeamten nach allen Seiten so beanspruchen, daß demselben in diesem Gedränge erfahrungsgemäß keine Zeit mehr bleibt, sich die Sonderzüge nun nachträglich einzuzeichnen.

Daß aber hierunter und bei einer Zugsabfertigung ohne den ergänzten graphischen Fahrplan und das richtiggestellte Fahrdienstbuch die Fahrsicherheit leiden und gefährdet werden muß, unterliegt wohl keinem Zweifel.

Es ergeht deshalb gemessene Weisung an alle im Fahrdienst beschäftigten Beamten, künftig jeden Sonderzug, der die Station passirt resp. dort ausgeht oder eintrifft, im Grafikon mit Bleistift genau einzuzeichnen und mit der Fahrordnung zu vergleichen; desgleichen haben die Zugführer dies bei Fahrten zu thun, bei welchen sie mit Sonderzügen in Berührung kommen; endlich sollen auch die Maschinenbeamten, Amtsvorstände, Staatsbahningenieure und Bahnmeister diese Einzeichnung vornehmen, da sie bei Dienstreisen oder sonstwie jederzeit in die Lage kommen können, selbst eingreifen zu müssen.

Die Bahnmeister haben bei dem Ansagen der Sonderzüge diese den Bahnwärtern mit Blei in deren größerem Grafikon einzuzeichnen und nachher wieder mit Gummi zu löschen."

(Zu Seite 67 [389] Abs. 3 von unten.)

(Hilfszüge für Feuerwehren.)

In dem Ausschreiben vom 7. September 1868 Nr. 29450, die Benützung der Eisenbahnen und Telegraphen durch die Feuerwehren betreffend (Verordnungs- und Anzeigeblatt Nr. 79 vom Jahre 1868), ist unter Ziffer 5 bestimmt, daß Lokomotiven, welche an einzelnen Stationen für den Betriebsdienst in Reserve gestellt sind, zur Beförderung von Sonderzügen zur Hilfeleistung in Brandfällen nicht benützt werden dürfen.

Nachdem durch diese Anordung eine etwa nöthige Hilfeleistung sehr verzögert werden kann, wird dieselbe hiemit aufgehoben und bestimmt, daß bei nothwendig werdender Abfertigung eines Sonderzuges zur Hilfeleistung in Brandfällen jede zur Verfügung stehende Lokomotive benützt werden darf. Bei Verwendung einer zur Hilfeleistung im Betriebsdienste bestimmten Reservelokomotive ist für thunlichst raschen Ersatz durch Bereitstellung einer anderen Lokomotive Vorsorge zu treffen.

Hiebei wird es jedoch für genügend erachtet, wenn diejenigen Stationen, auf welchen Lokomotiven nicht stationirt sind, sondern nur eine Lokomotive als Reserve für Hilfeleistungen gehalten wird, bei Abgabe dieser Lokomotive die nächst gelegene Lokomotivstation behufs weiterer einschlägiger Maßnahme in vorstehendem Sinne telegraphisch hievon verständigen. (V. B. 79, 1894.)

(Fußnote 2 zu Seite 67 [389].)

(Militärsonderzüge in Fällen öffentlicher Noth u. dgl.)

Unter Bezugnahme auf die Bestimmung des § 4 der Militär-Transportordnung für Eisenbahnen im Frieden (Friedens-Transportordnung), wonach Militärsonderzüge bei Gefahr im Verzuge (in Fällen öffentlicher Noth und dergl.) auf Verlangen der die Truppen entsendenden Militärbehörde von den Eisenbahnverwaltungen ohne Verzug zu stellen sind, wird im höchsten Auftrage des k. Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern darauf hingewiesen, daß dem dieserhalb von den Militärbehörden gestellten Verlangen grundsätzlich auch dann genügt werden muß, wenn der verlangte Sonderzug über eine Strecke ohne Nachtdienst und zu einer Zeit befördert werden soll, zu welcher nach Schluß des Tagesdienstes die Strecke unbesetzt

und eine Alarmirung des Bahnbewachungs- und Stationspersonales durch den Telegraphen nicht mehr möglich ist.

In solchen Fällen sind selbstredend die zur Wahrung der Fahrsicherheit erforderlichen Vorsichtsmaßregeln in erhöhtem Maße zu beachten.

Vor Allem ist es geboten, daß solche Züge mit geminderter Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht verkehren, daß dieselben bei Annäherung an die Ueberfahrten von der Dampfpfeife entsprechenden Gebrauch machen, und daß sie vor dem Einfahrtswechsel jeder Station anhalten und in dieselbe erst einfahren, nachdem sich der Zugführer von der richtigen Stellung der Wechsel und der unbehinderten Benützbarkeit des Durchfahrtsgeleises persönlich überzeugt hat.

Selbstredend soll dabei nicht unversucht bleiben, die Stationen, sowie die Bahnwärter, diese, soweit bis zur Beistellung und Abfertigung des Zuges genügende Zeit verbleibt, durch Absendung der Bahnmeister mittelst Draisinen in der Richtung des zu verkehrenden Zuges, je bis zum nächsten Bahnmeistersitze, außerdem durch die elektrischen Läutwerke zu verständigen, und sollen daher auch die einzelnen Stationsvorstände, oder deren Stellververtreter, durch das Zugspersonal herbeigerufen werden, wo dies voraussichtlich ohne zu großen Zeitverlust geschehen kann.

Gleichzeitig sind die allgemeinen Vorschriften bezüglich des Zugsverkehres, der Signalisirung u. s. w. strengstens zu befolgen. (G. D. E. 5196 v. 27. I. 91.)

(Anmerkung * zu Seite 68 [390].)

(Fahrberichte.)

Das Zurückhalten von Fahrberichten zum Zwecke von Erhebungen, welche längere Zeit in Anspruch nehmen und auf Grund von Auszügen gepflogen werden können, ist unzulässig.

Dagegen können Fahrberichte, welche wegen mangelhafter Führung einer Ergänzung bedürfen, behufs Vornahme derselben und zur Vermeidung der Rückgabe durch das Fahrdienstbureau selbstverständlich kurze Zeit zurückbehalten werden. Es wird dies für den Fall, daß die Abfertigungsbeamten bei Entgegennehmen des Fahrberichtes denselben sofort der ersten vorschriftsmäßigen Revision unterziehen und hiebei etwa erforderliche Berichtigungen und Ergänzungen veranlassen, nur in Ausnahmsfällen vorkommen können.

Nur wenn Ergänzungen nicht durch den Zugführer vorgenommen werden können, sondern durch eine äußere Station auszuführen sind, kann eine Verzögerung entstehen. Eine solche ist dadurch auf das kürzeste Maß zu beschränken, daß die mit Ergänzungen beauftragten Stationen zur ungesäumten Erledigung und Rücksendung strenge angehalten werden. Solche Fahrberichte sind von den übrigen gesondert in einem Umschlage mit der Aufschrift „Nachträglich zur Einlieferung kommende Fahrberichte" einzusenden. (G. D. E. Nr. $\frac{16606}{2441^{II}}$ v. 22. II. 87.) (G. D. E. Nr. $\frac{18765}{3000^{II}}$ v. 5. III. 87.)

(Zu Seite 68 ** [390].)

(Fahrberichte.)

Bei Durchsicht der zur Einlieferung gelangenden Fahrberichte wurde wahrgenommen, daß die Führung derselben von dem Fahrpersonale in sehr mangelhafter und ungenauer Weise bethätigt wird und beispielsweise die Namen, Nummern und Klassen der Maschinen, sowie die von denselben durchfahrenen Strecken häufig nicht vorgetragen werden.

Die k. Oberbahnämter werden daher beauftragt, das unterstellte Personal mit entsprechender Weisung zu versehen, den Vollzug zu überwachen *und event.* gegen die Fehligen einzuschreiten. (G. D. E. 92987 v. 4. IX. 95.)

(Zu Seite 69* [391].)

(Eigengewicht der dreiachsigen Personenwagen.)

Die neuen nach Durchgangssystem gebauten dreiachsigen Personenwagen 1./2. Klasse haben gegenüber den vorhandenen dreiachsigen Personenwagen nach Coupeesystem ein bedeutend größeres Eigengewicht.

Mit Bezug auf Absatz 3 Ziffer 3 der Vorbemerkungen zu den Belastungstabellen wird bis auf Weiteres angeordnet, daß diese Wagen bei Festsetzung der zulässigen Wagenzahl der Schnell- und Personenzüge eineinhalbfach zu rechnen sind. (D. B. 104 v. J. 1894.)

(Zu Seite 71 [393] †.)

(Benützung der II. Wagenclasse durch nicht im Dienste reisende Unterbeamte.)

Mit G. D. E. 31054 v. 15. V. 95 wurde bekanntgegeben, daß nach der unterm 27. Dezember 1894 Nr. 137641 I bekannt gegebenen höchsten Entschließung des k. Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern vom 20. Dezember v. Js. Nr. 6441 II lediglich die Genehmigung ertheilt wurde, den Unterbeamten der Kategorie C bei Gewährung taxfreier Benützung der Staatseisenbahnen die II. Wagenklasse einzuräumen.

Die in die Dienstzeit eingerechneten Fahrten zur Dienstesübernahme oder zur Rückkehr an die Heimathstation werden aber vorschriftsgemäß ohne Vorweis und unter Vortrag auf dem Fahrberichte zurückgelegt und kann daher bei diesen Fahrten eine taxfreie Benützung der Staatseisenbahnen im Sinne der höchsten Entschließung nicht in Frage kommen.

Es steht daher auch den Unterbeamten (Zugführern 2c.) in diesen Fällen eine Berechtigung zur Benützung der II. Wagenklasse nicht zu.

Gleichzeitig sieht man sich veranlaßt, darauf hinzuweisen, daß die Bestimmung des § 34 Ziffer 2 der Dienstanweisung für die Zugführer (Oberkondukteure) und Kondukteure, wonach dem Zugspersonale im Dienste, wozu auch die obenbezeichneten Fahrten gehören, nur an den durch das Oberbahnamt bestimmten Stationen der Besuch der Restaurationen und zwar bei getrennten nur der III. Klasse gestattet ist, auch für die genannten Unterbeamten in Wirksamkeit bleibt.

G. D. E. 57271 v. 21. VII. 95 besagt dann weiter:

Im Nachgange zur Entschließung Nr. 31054 vom 15. Mai 1895 wird bekannt gegeben, daß, wenn auch den Unterbeamten (Zugführer u. s. w.) bei ihren Fahrten zur Dienstesübernahme oder zur Rückkehr in die Heimathstation eine Berechtigung zur Benützung der II. Wagenklasse nicht zusteht, doch keine Erinnerung zu erheben ist, wenn zu diesen Fahrten insbesondere während der Nachtzeit, wie es bisher schon vielfach geschehen ist, in den Personen- und Schnellzügen mit Coupeewagen ein Abtheil II. Klasse frei gehalten wird, aber nur insolange dieses mit Rücksicht auf die Besetzung des Zuges zulässig erscheint, und hieraus keine Veranlassung entsteht, Verstärkungswagen einzustellen.

Die betreffende Wagenabtheilung ist für die Zeit der Besetzung mit Eisenbahnpersonal in der mit Entschließung Nr. 45362 9610 II vom 15. September 1890 für die Benützung durch Bahnmeister angeordneten Weise mit den in Dienstwagen befindlichen Schildern als „Dienstcoupee" zu bezeichnen; die im Dienste reisenden Bahnmeister haben bei Bedarf sodann gleichfalls diese Wagenabtheilung zu benützen.

Bei Schnellzügen mit Wagen des Durchgangssystems (ABi), sowie bei allen stark besetzten Zügen, bei welchen die betreffende Wagenabtheilung für die Aufnahme von Reisenden benöthigt ist, sind die Zugführer u. s. w. anzuweisen, im Dienstwagen Platz zu nehmen.

Damit jedoch durch diese Verweisung in den Dienstwagen bei Schnellzügen das Personal des Zugsdienstes nicht beeinträchtigt wird, ist die Be-

nützung der Schnellzüge zu außerdienstlichen Fahrten auf das umgehend Nothwendige zu beschränken.

Es wird erwartet, daß nunmehr auch die mehrfach beobachtete Unzukömmlichkeit der Benützung leerer Coupees I. Kl. durch das außer Dienst fahrende Zugspersonal zur Fahrt von oder nach der Heimathstation nicht nur in Personen-, sondern auch in Schnellzügen für die Folge gründlich abgestellt wird.

(Zu Seite 74 [396] Ziff. 18.)

(Gratifikationen bei allerhöchsten Reisen an das Zugspersonal.)

Zur Erzielung einer gleichmäßigen Behandlung, sowie einer thunlichst einheitlichen Vertheilungsweise, insbesondere erheblicherer Beträge von Geldgeschenken, welche von hohen und höchsten Herrschaften bei Benützung von fahrplanmäßigen Zügen in besonderen Wagen oder von Sonderzügen zur Aushändigung an das Fahrpersonal verabreicht werden, wird Nachstehendes angeordnet:

I. Bei fahrplanmäßigen Zügen.

1. Geldbeträge, welche bei Benützung von fahrplanmäßigen Zügen verabreicht werden, sind von dem Zugführer, falls dieser solche ausgehändigt erhält, auf dem Fahrberichte vorzumerken und mit demselben in dessen Endstation abzugeben. Letztere hat den Betrag an das vorgesetzte Oberbahnamt einzusenden, welches dessen Vertheilung an das für die durchfahrene Strecke in Betracht kommende Personal vorzunehmen hat.

2. Gleiches Verfahren hat einzutreten, wenn ein derartiges Geschenk direkt an eine Station verabreicht wird.

3. Die Oberbahnämter haben bei den von ihnen hienach vorzunehmenden Vertheilungen jeweils nach Höhe des Betrages entweder lediglich das betreffende Fahrpersonal oder auch das Stationsmeisterpersonal jener Stationen zu berücksichtigen, in welchen die benützten Wagen ein- und eventuell umgestellt werden mußten.

II. Bei Sonderzügen.

1. Werden bei Sonderzügen irgend welcher Art an einen oberbahnamtlichen Reisekommissär, einen Zugführer oder eine Station solche Geldgeschenke übergeben, so ist zunächst in den letzten beiden Fällen von dem Zugführer oder der Station nach Maßgabe der Ziffer 1 zu verfahren, in jedem Falle aber seitens des betreffenden k. Oberbahnamtes über den Sachverhalt unter Angabe des erhaltenen Geldbetrages an die G. D. Anzeige zu erstatten und dieser sogleich unter Benützung des mit Entschließung vom 23. Juli 1887 Nr. 60616/11184 II „Allerhöchste Reisen betreffend" (folgt unten) festgesetzten Formulars ein Verzeichniß des dem eigenen Bezirke angehörigen betheiligten Personales in doppelter Fertigung beizulegen.

Gleichzeitig sind gegebenen Falles die übrigen Oberbahnämter, deren Bezirk der Sonderzug berührt hat, von dem Erhalt eines Geldgeschenkes zu benachrichtigen, worauf diese das Personal-Verzeichniß an das Fahrdienstbureau einzusenden haben.

Die Auszahlung des Betrages hat sodann auf Grund des durch die G. D. aufgestellten, mittelst Entschließung oder Zuschrift des Fahrdienstbureaus bekannt zu gebenden Vertheilungsplanes zu erfolgen.

2. Das bezeichnete Formular ist lediglich in den Rubriken 1 mit 6 auszufüllen; die bisher theilweise gewissermaßen als Vorschlag bethätigten Einträge in Rubrik 7 haben zu unterbleiben.

Der Erstellung des Verzeichnisses ist entsprechende Sorgfalt zuzuwenden, damit die Angabe unrichtiger Namen, die Erwähnung von Bediensteten, welche den betreffenden Zug nicht begleiteten oder die Weglassung von solchen,

welche sich bei demselben befanden, wie solche Versehen wiederholt durch Vergleichung mit den Fahrberichten festgestellt wurden, vermieden bleiben.

3. Die an das Fahrdienstbureau einzusendende Anzeige über das Vorliegen der Empfangsbestätigungen ist für jeden Betrag, für welchen der Vertheilungsplan mit gesonderter Entschließung oder Zuschrift dem k. Oberbahnamte zukam, auch gesondert in kürzester Fassung zu erstatten. (G. D. E. 94955 v. 31. VIII. 94.)

(Zu Seite 74 [396]).

(Gratifikationen bei Reisen Sr. K. Hoheit des Prinzregenten.)

Das k. Oberbahnamt wird hiemit beauftragt, in allen jenen Fällen, in welchen Seine Kgl. Hoheit der Prinz-Regent auf Allerhöchst seinen Reisen, sei es mit einem Extrazuge, sei es mit einem Tarifzuge, den Oberbahnamtsbezirk berührt, ein Verzeichniß des bei diesem Zuge verwendeten, dem Oberbahnamte unterstellten Fahrdienstpersonales (das ist Maschinen-, Kondukteur- und Wagenwärterpersonales) binnen 3 Tagen nach Passiren des betreffenden Zuges durch den Oberbahnamts-Bezirk an das Fahrdienstbureau der Generaldirektion einzusenden, worauf von Letzterem das Weitere hinsichtlich der Vertheilung entsprechender Gratifikationen des Personales bethätigt werden wird. Diese Verzeichnisse sind nach dem anruhenden Tabellenmuster*) zu erstellen und in den Rubriken 1 mit 6 entsprechend auszufüllen.

Dabei will noch bemerkt werden, daß auch für das Rangirpersonal jener Stationen, auf welchen besondere Rangirmanöver vorzunehmen sind, durch entsprechenden Vortrag in dem Verzeichnisse eine angemessene Gesammtgratifikation beantragt werden kann

In diesem Falle ist nach dem letzten, in dem Verzeichnisse aufgeführten einzelnen Bediensteten vorzutragen: „Für das Rangirpersonal in N. N." und ist jener Betrag, welcher nach Auffassung des k. Oberbahnamtes für dieses Rangirpersonal insgesammt angemessen erscheint, in Rubrik 7 mit Blei einzusetzen.

Die bezüglichen Alben hat das k. Oberbahnamt in seiner eigenen Kanzlei auf autographischem Wege herstellen zu lassen.

Die Verzeichnisse sind jeweils in duplo einzusenden, worauf sodann das eine Exemplar nach Ausfüllung der Rubriken 7 und event. 8 seitens des Fahrdienstbureaus an das k. Oberbahnamt zurückgehen wird.

Zugleich mit Rücksendung des Duplikates des Verzeichnisses wird der durch Summirung der Rubrik 7 desselben ausgewiesene Gesammtgeldbetrag zur Vertheilung an die einzelnen Bediensteten übermittelt werden.

Diese Vertheilung ist jeweils mit aller Beschleunigung vorzunehmen und sind die Empfangsbescheinigungen der einzelnen Bediensteten bei dem Oberbahnamte zu sammeln und aktenmäßig zu asserviren.

Sobald die sämmtlichen Empfangsbescheinigungen der einzelnen Bediensteten bei dem k. Oberbahnamte eingelaufen sind, hat dasselbe den seinerzeitigen Eingang der Gesammtvertheilungssumme, sowie den richtigen Vollzug der angeordneten speziellen Vertheilung ungesäumt an das Fahrdienstbureau der Generaldirektion zu melden. (G. D. E. 60616 v. 23. VII. 87.)

(Zu Seite 78 [400] *.)

(Verladung von leicht Feuer fangenden Gütern.)

Soll in einer Station, in welcher die Ladegeleise nicht in einer volle Sicherheit bietenden Entfernung von den dem Zugsverkehre dienenden Geleisen liegen, leicht Feuer fangendes Gut, wie Heu, Stroh, Holzwolle u. dgl., ein- oder ausgeladen werden, so ist hievon den beiderseits nächstgelegenen Aufsichtsstationen bezw., wenn Schnellzüge in Frage kommen, deren nächsten Haltestationen mit größerem Aufenthalte unter Angabe des Beginnes und der Dauer des Ladegeschäftes telegraphische Mittheilung zu machen.

---

*) Seite 172.

ad Nr. 60616, 11184 II

Verzeichniß der Bediensteten des Oberbahnamts-Bezirkes ....

welche den von

....

am ....

auf der Reise von .... nach .... benützten .... Zug begleitet haben.

Lfd. Nr.	Name (Familienname, Vorname)	Dienstes-Eigenschaft	Die Begleitung erfolgte		Also auf eine Strecke von Kilometern	Bescheid der Generaldirektion	
			von	bis		Zuerkannte Gratifikation in Mark	Bemerkungen
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Diese haben die in dem bezeichneten Zeitraume die betreffende Station passirenden Züge durch entsprechenden Vortrag auf den Fahrberichten zu verständigen, und haben die Lokomotivführer, welchen von dem Vortrage gegen Unterschrift Kenntniß zu geben ist, bei Befahren der Station die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln, wie sie in § 571 der F. D. J. angegeben sind, anzuwenden. (D. B. 28, 1894.)

(Zu Seite 78 [400] **.)

(Fahrberichte.)

Damit bei Revision der Fahrberichte in jenen Fällen, in welchen sich bei einem Personenzuge mehr Personenwagen befinden, als gemäß den hiewegen erlassenen Bestimmungen unter gewöhnlichen Verhältnissen laufen sollten, sofort ersehen werden kann, ob die Zugsverstärkung gerechtfertigt war oder nicht und weitere Recherchen über die Nothwendigkeit und den Zweck der Verstärkung vermieden bleiben, wird hiemit angeordnet, daß jede derartige Beistellung außergewöhnlicher Personenwagen zu einem Personen- oder Schnellzuge — sei es behufs Verstärkung oder aus einem anderen Anlasse — unter Angabe der Wagenzahl kurz auf dem Fahrberichte zu begründen ist, zum Beispiel:

Ingolstadt C.B.:

2 C Verstärkung wegen Personenandrang; oder: 1 C zum Austausch nach X; oder: 2 C zurück nach Y vom gestrigen Zuge Nr. 208; oder 3 C Verstärkung wegen Jahrmarktes in Z; oder: 1 C zur Reparatur nach N.

Dieser Vortrag ist jeweils von dem Abfertigungsbeamten jener Station zu vollziehen, in welcher solche Wagen eingestellt werden, doch kann bei Zeitmangel auch der Zugführer durch den Abfertigungsbeamten hiezu beauftragt werden. (D. B. 16/1896.)

(Zu Seite 83 [405] *.)

(Missbräuchliche Anwendung der Westinghousebremse.)

Es wird bemerkt, daß in allen Fällen von mißbräuchlicher Anwendung der Westinghouse-Nothbremse eine Feststellung der Personalien des Thäters unter allen Umständen zu erfolgen hat, umsomehr, als die Entscheidung der Frage, ob der Betreffende in Wahrung berechtigter Interessen, bezw. aus entschuldbarem Versehen, gehandelt hat, der Generaldirektion vorbehalten ist. (Auszug aus G. D. E. Nr. 88376 v. 18. VIII. 1894.)

(Text zu Seite 88 [410], letzter Absatz.)

(Graphischer Fahrplan.)

Die graphische Fahrplanübersicht besteht für den Sommerdienst aus 10 Blättern; Blatt I bis VI enthält die Fahrordnung der Haupt- und Nebenbahnen, Blatt VII und VIII die Lokalbahnen; diese 8 Blätter sind im kleineren Maßstabe hergestellt; Blatt IX enthält die Fahrordnung der von München ausgehenden stark belegten Vergnügungsrouten, sowie die Strecken München C—München Ost, Pasing—München R. — München Ost und München C—Laim—Pasing in größerem Maßstabe; auf Blatt X sind die Strecke Hof—Oberkotzau sowie die Strecken des Nürnberger Vorortverkehres ebenfalls in größerem Maßstabe dargestellt.

Für den Winterdienst besteht die graphische Fahrplanübersicht aus 9 Blättern, 8 Hauptblättern und 1 Ergänzungsblatte, welches einzelne stark belegte Strecken in vergrößertem Maßstabe wiedergibt.

(Text des 1. Absatzes auf Seite 93 [415].)

(Maximalbelastung der Lokomotiven.)

Als zulässige Maximalbelastung für die BX bezw. BXI Lokomotiven wurde mit G. D. E. Nr. 34840 v. 15. IV. 90 u. Nr. 21288 v. 24. II. 92 vorläufig 120 % der für die Lokomotiven der Klasse BIX vorgeschriebenen

Belastung festgesetzt, und für die mit 75 Kilometer Grundgeschwindigkeit fahrenden Züge dementsprechend ein Zuggewicht von 130—135 Tonnen gegenüber jenem für BIX Lokomotiven mit 110—115 Tonnen normirt.

Nach den gemachten Erfahrungen unterliegt es keinem Anstande, bei diesen Lokomotiven das zulässige Zuggewicht größer zu nehmen, und wird unter Aufhebung der in oben genannten Entschließungen gegebenen Bestimmung angeordnet, daß für die Folge die Lokomotiven der Klasse BX und BXI bis zu 135 % der Belastung der BIX Lokomotiven zu befördern haben; für die mit 75 Kilometer Grundgeschwindigkeit fahrenden Züge wird im Allgemeinen ein Zuggewicht von 150—155 Tonnen als der normalen Leistungsfähigkeit entsprechend festgesetzt. Unter günstigen Verhältnissen und bei Steigungen von 1 : 200 und darunter kann bei den in Rede stehenden Schnellzügen die Belastung einer BX oder BXI Lokomotive noch bis zu 180 Tonnen gesteigert werden. (G. D. E. 122024 v. 4. IV. 95.)

(Text des 2. Absatzes der Seite 93 [415].)
(Fahrdienstbuch, Inhalt desselben.)

Das Fahrdienstbuch enthält auch jeweils eine Uebersicht jener Feiertage, welche als Sonntage hinsichtlich der Sonntagsruhe im Güterverkehr zu betrachten sind, ferner eine Uebersicht über die Vertheilung der Zugsnummern, sowie ein Verzeichniß der Kurse der internen und direkten Durchgangswagen.

(Zu Seite 94 [416].)
(Wandfahrpläne.)

Die Wandfahrpläne sind so anzubringen, daß sie vom Publikum leicht gefunden und bequem gelesen werden können. Handschriftliche Berichtigungen der Aushängfahrpläne sind deutlich und sauber auszuführen und zwar durch Ueberkleben der zu berichtigenden Stellen mit entsprechenden, die richtigen Vorträge handschriftlich enthaltenden Zetteln. Die Fahrpläne fremder Verwaltungen sind thunlichst in geographischer Reihenfolge neben einander auszuhängen. In den bayerischen Fahrplänen ist der Name der Station, auf welcher sie ausgehängt werden, bei sämmtlichen Linien roth zu unterstreichen. Die Fahrpläne der eigenen Bahn, welche zum Aushang auf der Station des eigenen Bahngebietes bestimmt sind, werden auf hellgelbem, diejenigen, welche zum Aushang auf anderen Bahnen bestimmt sind, auf weißem Papier gedruckt. In kleineren Stationen, in welchen die nöthigen Wandflächen zur Anheftung des ungetrennten Wandfahrplanes nicht vorhanden sind, wird es genügen, wenn das wichtigste Blatt des Fahrplanes in der Nähe des Schalters, die übrigen sonst im Vorplatze, oder im Wartsaale angeschlagen werden. Es erscheint jedoch zur raschen Orientirung nothwendig, daß das Publikum in solchen Fällen durch Aufschriften auf die Plätze aufmerksam gemacht wird, an welchen die einzelnen Blätter des Fahrplanes zu finden sind.

Befindet sich z. B. Blatt II am Schalter, Blatt I, III und IV im Wartsaal, so ist sowohl am Schalter als im Wartsaal durch eine auffällige Anschrift je auf die übrigen Blätter hinzuweisen.

Sollte sich auf einigen Stationen die Unmöglichkeit ergeben, alle vier Blätter des Fahrplanes in den dem Publikum zugänglichen Räumen anzuschlagen, so sind wenigstens die für die Station zunächst in Betracht kommenden Blätter öffentlich auszuhängen, die übrigen aber im Bureau zur Auskunftsertheilung an das Publikum bereit zu halten und ist durch Schalteranschlag hierauf aufmerksam zu machen. (G. D. E. 87381 v. 18. IX. 90 u. 49902 v. 10. VII. 94.)

Was die Abgabe von Aushängefahrplänen an Private anlangt, so wurde in G. D. E. 56453 v. 31. III. 94 Folgendes ausgesprochen: Gegen die Abgabe des endgiltigen Entwurfes des Plakatfahrplanes, sowie des

definitiven Plakatfahrplanes an diejenigen mit der Herstellung von Lokal- und Taschenfahrplänen sich befassenden Interessenten, welche darum nachsuchen, besteht keine Erinnerung. Dieselben sind jedoch bei der Abgabe des endgiltigen Entwurfes ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, daß der Letztere immerhin noch Aenderungen erfahren kann und daher mit der Ausgabe der Privatfahrpläne erst nach Erscheinen des amtlichen Plakatfahrplanes und nach Berücksichtigung der etwa noch vorgenommenen Aenderungen begonnen werden darf, wenn auf den Erhalt des Fahrplanentwurfes für die Folge gerechnet werden will. Wird dieser nur im Interesse einer richtigen Orientirung des reisenden Publikums begründeten Aufforderung nicht entsprochen und ein Privatfahrplan vor Erscheinen des definitiven Plakatfahrplanes ausgegeben und zum Verkaufe gebracht, so ist hierüber zu berichten und dem Herausgeber fernerhin der endgiltige Entwurf nicht mehr zur Verfügung zu stellen.

Das Personal ist hievon geeignet zu verständigen und vor Zuwiderhandlungen zu warnen.

Schließlich wird noch bemerkt, daß die Abgabe des Fahrdienstbuches, welches in der Regel vor dem Plakatfahrplan zur Ausgabe gelangt, an Private zum Zwecke der Berichtigung der auf Grund des Fahrplanentwurfes erstellten Privatfahrpläne unstatthaft ist und zu unterbleiben hat.

(Fußnote zu Seite 95 [417].)
(Wechselkontrole.)

Nach den Centralisirungs-Grundsätzen sind in jenen Stationen, in welchen bei centraler Signalbedienung die örtliche Bedienung der Weichen belassen bleibt, die von den Zügen stumpf befahrenen Weichen darum für diesen Fall nicht in Abhängigkeit von den Signalen zu bringen, weil sie bei vorschriftsgemäßer Ueberwachung durch den Wärter, auch wenn unverriegelt, bezüglich der Sicherheit für den Zugsverkehr den centralisirten oder den verriegelten Spitzweichen gleich geachtet werden können.

Demgemäß kann in jenen Fällen, in welchen den Stationsbeamten die Ueberwachung einzelner solcher Stumpfweichen nicht möglich ist, ausnahmsweise von der unmittelbaren Kontrole durch diesen selbst unter der Voraussetzung abgesehen werden, daß der Beamte sich von der Anwesenheit des Wechselwärters überzeugt und sich von demselben auf telephonischem Wege Meldung über die richtige Stellung der Weiche erstatten läßt. (G. D. E. 85540 v. 3. X. 94.)

(Zu Seite 97* [419].)
(Zusammenstellung der Personenzüge.)

Im Hinblick darauf, daß die Personenzüge hauptsächlich dem Unterwegsverkehre zu dienen haben, erscheint es angezeigt, die am meisten belegten, d. i. die C-Wagen an den Dienstwagen zu stellen, wodurch nicht nur eine wesentliche Erleichterung für das Kondukteurpersonal eintreten, sondern auch eine raschere Zugsabfertigung erzielt werden kann. (G. D. E. 130338 v. 8. XII. 94.)

(Zu Seite 97 [419] †.)
(Verwendung von Stations-Dienern und Stations-Taglöhnern im Rangirdienste.)

Nach § 95 Abs. 3 der F. D. J. bedürfen Stationsdiener und Stationstaglöhner bei selbstständiger Verwendung im Rangirdienste der schriftlichen Genehmigung des Vorstandes.

Im Vollzug dieser Bestimmung ergeht der Auftrag, sämmtlichen im Rangirdienste als Rangirleiter verwendeten Stationsdienern, Stationswärtern und Stationstaglöhnern sofort zu Protokoll zu eröffnen, daß sie für die von ihnen auszuführenden Rangirmanöver selbstständig verantwortlich sind. Die Protokolle sind vorzulegen.

Das gleiche Verfahren ist künftighin bei allenfallsigem Personalwechsel einzuhalten.

Die Stationsvorstände werden vorstehender Anordnung um so genauer nachkommen, als deren Nichtbeachtung für sie persönliche Haftung wegen allenfallsiger Materialbeschädigungen ꝛc. zur Folge haben könnte. (O. B. A. München Nr. 30909 v. 17. IV. 94.)

(Fußnote 2 zu Seite 98 [420].)

(Einstellung von Viehwagen in beschl. Güterzüge.)

Es unterliegt keinem Bedenken, wenn auch von Stationen, an welchen die beschleunigten Verbandsgüterzüge*) fahrplanmäßig nicht anzuhalten haben, in einen solchen der Bestimmung des Dienstbefehles Nr. 77 vom Jahre 1894 Ziff. II entsprechend Viehwagen eingestellt werden.

Sollte sich hiedurch für eine derartige Station das Bedürfniß nach regelmäßigem Anhalten eines der bezeichneten Züge ergeben, so ist geeigneter Antrag zu stellen.

Mit Dienstbefehl Nr. 66 vom Jahre 1894 Ziff. I steht diese Anordnung nicht im Widerspruche, nachdem dort von der Beförderung der Gütersendungen die Rede ist, Viehsendungen aber bevorzugt befördert werden sollen; andererseits wird mit deren Verweisung auf die Verbandsgüterzüge*) die Entlastung der Personenzüge bezweckt. (D. B. 49, 1895.)

(Fußnote 3 zu Seite 98 [420].)

(Viehbeförderung an Sonntagen, Nachlass des Personenzugszuschlags.)

Um einen längeren Stillstand jener Viehsendungen zu vermeiden, welche während der Sonntagsruhe im Güterverkehr an die bayerischen Grenzen kommen, wird hiemit angeordnet, daß an Sonntagen und den denselben gleichgestellten Feiertagen auch jene Personenzüge ohne Zuschlagszahlung zur Viehbeförderung zu benützen sind, bei welchen sonst nach dem jeweiligen Ausschreiben im V. u. A. Bl. Zuschlag zu bezahlen ist, und zwar unter der Voraussetzung, daß die fahrdienstlichen Vorschriften eingehalten werden und daß in jedem einzelnen Fall die Genehmigung des zuständigen k. Oberbahnamtes eingeholt wird.

Dieselbe ist dann nicht zu versagen, wenn bei Nichtbenützung von Personenzügen eine Verzögerung von mehr als 6 Stunden gegenüber der gewöhnlichen Transportdauer eintreten oder die rechtzeitige Ankunft zum Marktbeginn versäumt würde. (D. B. 73, 1895.)

(Fußnote 4 zu Seite 98 [420].)

(Langholzladungen, Verladung derselben und Einstellung in die Züge.)

Das Auseinanderziehen der Langholzladung wäre nicht eingetreten, wenn die Drehschemelzinken und die Schlingkettenhaken genügend in die verladenen Stämme eingedrungen wären. Die Verladung entsprach hienach der Vorschrift nicht und die Station hätte die Ladung in diesem Zustande nicht abfertigen dürfen.

Da das Eindringen der Zinken in die Stämme eine der Grundbedingungen für die ordnungsgemäße Ladung bildet, so bedarf es des Erlasses einer besonderen Weisung nicht, daß gefrorne Stämme, in welche die Zinken nicht einzudringen vermögen, nicht als unterste Lage verwendet werden dürfen. (Auszug aus G. D. E. Nr. 336 v. 21. I 95.)

*) Nunmehr beschleunigte Güterzüge.

(Fußnote 5 zu Seite 98 [420].)
(Langholzladungen, deren Einstellung in beschl. Güterzüge.)

Zur Herbeiführung einer gleichmäßigen Uebung wird andurch bekannt gegeben, daß vom betriebstechnischen Standpunkte aus die unbeschränkte Einstellung von ungekuppelten Langholzdoppelladungen in die beschleunigten Güterzüge unter folgenden Voraussetzungen unbedenklich und hienach zuläßig ist:

1. Solche Wagen müssen vorschriftsmäßig im Stande gehalten und geladen sein, und hat gemäß § 33 Abs. 4 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns vom 1. Januar 1893 die Einstellung unmittelbar vor oder hinter besetzte Personenwagen zu unterbleiben.

2. Solche Langholzdoppelladungen, welche in der Regel mit langsam fahrenden Zügen befördert werden sollen, dürfen zu beschleunigten Güterzügen nur behufs deren vollständiger Auslastung beigestellt werden, wenn Transporte, welche in erster Reihe für beschleunigte Beförderung in Betracht zu kommen haben, nicht in genügender Zahl vorhanden sind.

3. Durch Einstellung solcher Transporte dürfen die betreffenden beschleunigten Züge keine Verzögerung erleiden. Die Einstellung darf nur auf Stationen erfolgen, für welche genügender Aufenthalt hiezu vorgesehen ist. (G. D. E. 115811 v. 22. II. 94.)

(Fußnote 6 zu Seite 98 [420]).
(Langholzladungen, deren Einstellung in den vorderen Theil der Züge.)

Es ist vorgekommen, daß eine in den vorderen Theil eines aus 47 Wagen bestehenden Zuges eingestellte ungekuppelte Doppelladung Langholz trotz vorschriftsmäßiger Verladung und Befestigung der Hölzer bei normalem Anfahren auseinandergezogen wurde, so daß die Stämme auf den Boden fielen.

Dieses Vorkommniß ist darauf zurückzuführen, daß die verwendeten Wagen noch Schemelspitzen von pyramidaler Form hatten und die Ladung selbst nur 12,495 kg schwer, also zu gering war, um durch eigenen Gewichtsdruck das Auseinanderziehen durch den nachfolgenden schweren Zug hintanzuhalten.

Es wird deßhalb im Nachgange zur Entschließung Nr. 124505/25951 II vom 1. April 1892 angeordnet, daß für die Folge ungekuppelte bayerische Langholzwagen mit pyramidalen Schemelnägeln, sowie Ladungen mit einer Belastung unter 15 Tonnen nicht mehr im vorderen Theil der Züge, sondern ausnahmslos am Zugsende derselben einzustellen sind. (G. D. E. 136607 v. 5. IV. 95.)

(Zu Seite 99 [421].)
(Bei Verkuppelung offener Güterwagen Vorsicht gebrauchen.)

An den offenen Güterwagen der Serien Od sind die seitlich angebauten Bremshäuschen so nahe an den Pufferscheiben gelegen, daß Verletzungen des Personals entstehen können, wenn dasselbe zum Zwecke des Einkuppelns während des Zusammenschiebens der Wagen sich zwischen diesen befindet.

Das gesammte in Betracht kommende Personal ist entsprechend zu verständigen, daß das Verkuppeln solcher Wagen unter sich oder mit anderen nur nach vollständigem Stillstand der Wagen und unter Beachtung aller Vorsichtsmaßregeln vorgenommen werden darf.

Auch ist das Personal aufmerksam zu machen, daß das Verkuppeln offener Wagen während des Zusammenschiebens nur dann vorgenommen werden darf, wenn die Stirnwände aufgestellt sind. (O. B. A. München Nr. 26861 v. 2. IV. 92.)

(Zu Seite 101 [423] †.)
(Ablaufen von Wagen.)

Im Hinblick auf die tiefgreifenden Störungen, welche ein allgemeines Verbot, Wagen der in § 142 der Fahrdienst-Instruktion bezeichneten Art

ablaufen zu lassen, im Betriebe der Ablaufbahnhöfe verursachen würde, wird eröffnet, daß gegen das Ablaufenlassen derartiger Wagen auf den derzeit in Bayern bestehenden Ablaufanlagen unter der Voraussetzung Bedenken nicht bestehen, daß diese Wagen mit bedienter Bremse versehen sind, oder von dem Scheitel des Ablaufberges an von einem — oder nach Bedarf von mehreren — mit Bremsprügel versehenen Bediensteten geleitet und in langsamer Fahrt gehalten werden und hiebei dafür Sorge getragen wird, daß jeder heftige Aufstoß auf vorhergehende Wagen, ebenso wie das heftige Auflaufen nachfolgender Fahrzeuge vermieden bleibt.

Die Anwendung von Bremsschuhen zum Aufhalten dieser Wagen ist nur in Nothfällen gestattet.

Für die genaue Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen ist der Rangirleiter verantwortlich. (G. D. E. 95045 v. 20. XI. 94.)

(Zur Fußnote auf Seite 103 [425].)

(Aufschriften von Zoll-Bierwagen.)

Fortan ist bei Bierwagenladungen, welche unterwegs einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, nicht mehr, wie in § 34 Abs. 15b der allgemeinen Abfertigungsvorschriften vorgeschrieben, die Zoll- oder Steuerabfertigungsstation als Bestimmungsstation anzuschreiben, sondern es ist die Aufschrift der Versandt- und Empfangs- bezw. Kartenschlußstation in der bei sonstigen Wagenladungen bestimmten Weise Seitens der Versandtstation herzustellen.

Die Zoll- oder Steuerabfertigungsstation ist Seitens der Versandtstation an den Wagen durch Ergänzung des vorgeschriebenen Zollverschluß-Plakates mittels handschriftlichen Vortrages „zur Zoll- (bezw. Steuer-) Erledigung in . . .“ ersichtlich zu machen. (G. D. E. 95900 v. 7. IX. 94.)

(Ergänzung 2 zu Fußnote 1 Seite 107 [429].)

(Berechnung der Zugsbelastung.)

Die zu § 13 Ziff. 2d der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns gegebene Ausführungsbestimmung:

„Als beladen ist eine Güterwagenachse nur dann anzusehen, wenn der Wagen mindestens mit 25% seiner Tragfähigkeit belastet ist“ ist nicht gleichlautend mit den diesbezüglichen Angaben in § 362 der Fahrdienstinstruktion, in den Vorbemerkungen zur Zusammenstellung der zu bremsenden Anzahl von Wagenachsen, sowie im Dienstbefehl Nr. 26 vom 12. März 1893.

Um diese Bestimmungen unter sich und mit jenen der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen in Einklang zu bringen, ist obengenannte Ausführungsbestimmung zu § 13 Ziff. 2d der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns auf Seite 15 zu streichen.

Es ist sonach für die Folge jede Güterwagenachse als beladen anzusehen, wenn der Wagen irgend welche Ladung trägt (D. B. 34 v. J. 1894.)

(Ergänzung 3 zu Fußnote 1 Seite 107 [429].)

(Belastung der Güterzüge.)

Unter Hinweis auf die Vorbemerkungen zum Fahrdienstbuche für die Winterfahrordnung 1895/96 wird erläuternd noch bemerkt, daß bei den neuberechneten Fahrzeiten für die Eil- und beschleunigten Güterzüge im Allgemeinen eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten nur in den horizontalen Strecken, schwachen Steigungen und in den Gefällsstrecken Platz gegriffen hat, während in den übrigen Steigungsstrecken nicht unwesentliche Abminderungen der Fahrgeschwindigkeiten bis zur Hälfte der Grundgeschwindigkeit in den maßgebenden Steigungen eingetreten ist, woraus sich im Allgemeinen eine Erhöhung der zulässigen Belastungen für diese Züge ergeben wird.

Die Belastungen sind nach den kürzesten Fahrzeiten festzusetzen, um dem Führer bei Zugsverspätungen die Möglichkeit zu geben, jederzeit ohne Belastungsreduktion die kürzesten Fahrzeiten zur Anwendung bringen zu können.

Bei Festsetzung der Fahrzeiten ist für jede Theilstrecke zwischen zwei Hauptknotenpunkten ein gleichbelasteter Zug zu Grunde gelegt, dessen Belastung in Tonnen nach dem in der Theilstrecke auftretenden größten Bahnwiderstand und nach einer bei $^1/_7$ des Adhäsionsgewichtes der Maschine wirksamen Zugkraft sich ergibt, insoweit nicht die Zugkraft nach der Adhäsion für die anzuwendenden Geschwindigkeiten sich größer erweiset, als jene nach der motorischen Leistungsfähigkeit der Maschinen, bezw. der Leistungsfähigkeit des Kessels. Letztere beträgt für C II Maschinen

bei 20	Stundenkilometer Geschwindigkeit	= 4488	kg
„ 25	„ „	= 3740	„
„ 30	„ „	= 3300	„
„ 35	„ „	= 2838	„
„ 40	„ „	= 2497	„

dann für C III Maschinen

bei 20	Stundenkilometer Geschwindigkeit	= 5225	kg
„ 25	„ „	= 4400	„
„ 30	„ „	= 3757	„
„ 35	„ „	= 3134	„
„ 40	„ „	= 2712	„

und für C IV Lokomotiven

bei 20	Stundenkilometer Geschwindigkeit	= 5624	kg
„ 25	„ „	= 4700	„
„ 30	„ „	= 3839	„
„ 35	„ „	= 3426	„
„ 40	„ „	= 2990	„

Hiernach ist für die kommende Winterfahrordnung in provisorischer Weise die Belastung für die Eil- und beschleunigten Güterzüge in Tonnen festzusetzen und haben bis auf Weiteres die in den Belastungsvorschriften enthaltenen Bestimmungen im Uebrigen Anwendung zu finden.

Nachstehende Beispiele mögen zur weiteren Erläuterung des Vorgesagten dienen. Der maßgebende Bahnwiderstand auf einer beliebigen Theilstrecke beträgt pro Tonne:

$$\text{Zuggewicht } [2{,}5 + \frac{v^2}{1000} + X + {}^{w}R] \text{ kg},$$

worin v = Fahrgeschwindigkeit in Kilometern pro Stunde, X = Steigung in Metern auf 1000 m Länge (‰) und wR = Curvenwiderstand bedeutet. —

Bei einer Grundgeschwindigkeit von 40 km für die kürzesten Fahrzeiten ist in der maßgebenden Steigung die Geschwindigkeit auf die Hälfte reduzirt und daher $v = 20$ km. Für ^{w}R ist einzusetzen bei

R =	300 m	für ^{w}R =	2,6 kg
„ =	400 „	„ „ =	1,9 „
„ =	500 „	„ „ =	1,4 „
„ =	600 „	„ „ =	1,2 „
„ =	800 „	„ „ =	0,8 „
„ =	1000 „	„ „ =	0,6 „

nach der Formel: Curvenwiderstand $^{w}R = \dfrac{650{,}4}{R - 55}$.

Ist nun die maßgebende Steigung = 5‰ und der hiemit zusammenfallende Curvenradius = 600 m, so ergibt sich ein maßgebender Gesammtwiderstand von $2{,}5 + 0{,}4 + 5 + 1{,}2$ kg = 9,1 kg.

Die Zugkraft nach $^1/_7$ Adhäsion einer C II Maschine beträgt: $\frac{34000}{7}$ = rund 4886 kg. Die Zugkraft nach der Kesselleistung ist aber bei 20 km Geschwindigkeit nur 4488 kg, weßhalb die zulässige Belastung nach letzterer zu berechnen ist und sich ergibt zu

$\frac{4488}{9,1}$ = 493 Tonnen Gesammtgewicht,
hievon ab 59 „ für Maschine und Tender,
verbleiben 434 „ für den Wagenzug.

Bei Verwendung einer C III Maschine ergibt sich (für die gleiche Strecke) eine Zugkraft nach der Adhäsion von $\frac{36000}{7}$ = 5200 kg, während die Kesselleistung 5225 ergibt. Die Belastung berechnet sich somit nach der Adhäsion auf $\frac{5200}{9,1}$ = 571 Tonnen Gesammtgewicht,
hievon ab . . . . . 64 „ für Maschine und Tender,
verbleiben . . . . . . 507 „ für den Wagenzug.

Eine C IV Maschine hat nach der Adhäsion eine Zugkraft von $\frac{39800}{7}$ = 5700 kg.

Die Zugkraft nach der Kesselleistung beträgt nur 5624 kg, weßhalb sich nach dieser die Belastung berechnet zu . . . . $\frac{5624}{9,1}$ =

618 Tonnen Gesammtgewicht,
hievon ab 70 „ für Maschine und Tender,
verbleiben 548 „ für den Wagenzug.

Diese Züge sind thunlichst auszulasten und ist deren fahrplanmäßige Durchführung sorgfältig zu überwachen. (G D. E. 101025 v. 28. IX. 95.)

(Zur Anmerkung auf Seite 108 [430].)

(Schlussbremsen.)

Zur Bildung der Schlußbremse gemäß §§ 350, 374 und 375 der Fahrdienstinstruktion werden vielfach, Mangels beladener Wagen mit hohem Bremssitze, welche bis zur Zugendstation oder doch zur nächsten Rangirungsstation laufen, leere G-Wagen am Schlusse der Güterzüge eingestellt.

Abgesehen davon, daß die Bremsachsen solcher Wagen nur als halbe Achsen zählen, werden auf diese Weise unnöthige Leerläufe veranlaßt und die Wagen ihrer eigentlichen Bestimmung entzogen.

Außerdem wird durch dieses Verfahren die Wagenachszahl unnöthig erhöht, die Zugskraft nutzlos belastet und häufig eine Vermehrung des beizugebenden Bremspersonales bedingt, ohne daß die von einer Schlußbremse verlangte Wirkung erzielt wird.

Um diesen Nachtheilen zu begegnen, wird hiemit genehmigt, daß vorkommenden Falles ein geeigneter, nicht vordringlicher, beladener Wagen mit Hausbremse von der Beförderung mit einem früheren Zuge zurückgehalten und erst dem nächstfolgenden Zuge beigegeben und hier als Schlußbremse verwendet wird.

Auch können zu gleichem Zwecke Verbandswagen mit hohem Bremssitze am Schlusse gewöhnlicher Güterzüge dann eingestellt werden, wenn ein solcher Güterzug in der Bestimmungsstation des Wagens früher oder doch nur unbedeutend später eintrifft, als der beschleunigte Güterzug, mit welchem der Wagen nach den Transport-Vorschriften zu befördern wäre. (D. B. 20, 1896.)

(Fußnote zu Seite 113 [435].)
(Wechselwärter, deren Vorgesetzte.)

Im Oberbahnamtsbezirke München ist behufs Herbeiführung eines gleichmäßigen Verfahrens angeordnet, daß die Wechselwärter und ständigen Ablösewechselwärter ihre Dienstesinstruktionen ausnahmslos von den ihnen in der Ausübung ihres Dienstes vorgesetzten Stationen zu erhalten haben.

Demgemäß haben selbstredend auch die Stationen für die Evidenthaltung der Instruktionen der ihnen unterstellten Wechselwärter und Ablösewechselwärter besorgt zu sein.

Desgleichen ist die Ausbildung der Wechsel- und Ablösewechselwärter im Fahr- und Signaldienste in erster Linie Sache der Station, in zweiter Linie aber auch die des Bahnmeisters bezw. Staatsbahningenieurs, welche sich bei ihren Dienstreisen zeitweise auch von der richtigen Ausbildung des Wechselwärterpersonals zu überzeugen haben. (O. B. A. München Nr. 82103 v. 12. X. 94.)

(Zu Seite 114 [436].)
(Wechselwärterdienst.)

Einige mit G. D. E. 94977 v. 31. VIII. 1894 gegebene Definitionen mögen hier Raum finden.

Als „verschlossen" sind zunächst diejenigen Weichen zu betrachten, bei welchen durch eine unmittelbar an der Weiche angebrachte Abschließvorrichtung die Zungen in einer bestimmten Lage festgehalten sind, also insbesondere alle mit einem Sperrsignal in Abhängigkeit gebrachten centralisirten oder verriegelten Weichen.

§ 118 der Fahrdienst-Instruktion gibt darüber Aufschluß, welche Weichen zu verschließen und wie die verschlossenen Weichen zu behandeln sind.

Unter dem Ausdruck „bedient" ist zu verstehen, daß der Wechselwärter sich bei den Zugsfahrten unmittelbar neben dem Weichenstellhebel befindet und diesen Hebel während der Vorbeifahrt des Zuges nach § 111 der Fahrdienstinstruktion festhält; während eine Weiche als „überwacht" gilt, wenn der Wechselwärter so nahe an dem Stellhebel steht, daß er einerseits dessen Stellung unzweifelhaft erkennen und hieraus die Lage der Weichenzungen entnehmen, anderseits aber jede Annäherung einer Person an die Weiche erblicken und ein böswilliges Umstellen des Hebels verhindern kann.

Nach Vorhergehendem brauchen nun sowohl die verschlossenen, als auch die durch ein Signalstellwerk verriegelten Weichen nicht bedient und auch nicht überwacht zu werden.

Bezüglich der Bedienung der Weichen ist zunächst § 113 Absatz 3 der Fahrdienst-Instruktion maßgebend, wonach ein Wechselwärter, wenn ihm mehrere Wechsel zugewiesen sind, im Allgemeinen denjenigen Wechsel, der vom Zuge zuerst spitz befahren wird, zu bedienen, die anderen Wechsel aber nach erlangter Ueberzeugung von ihrer richtigen Stellung zu überwachen hat; soferne nicht nach § 106 eine andere Anordnung getroffen ist. Werden mehrere Weichen durch gleichzeitig fahrende Züge zu derselben Zeit spitz befahren, so hat sich der Wärter an der wichtigsten Weiche aufzustellen und die übrigen Weichen zu überwachen.

Hienach kann sich der Bezirk eines Wechselwärters, abgesehen von dem durch die Verschubbewegungen vorgezeichneten Umfang, über so viele von Zügen spitz befahrene Hauptgleisweichen erstrecken, als von diesem Wärter „überwacht" werden können.

Was nun das Anbringen von Spitzenverschlüssen an nicht centralisirten Weichen betrifft, so wird zunächst die Entschließung vom 23. Juli 1890 Nr. 69551 in Erinnerung gebracht. Dieselbe lautet:

„Es besteht Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß die Weichen-Spitzenverschlüsse, da dieselben ihrer Einrichtung nach nur bei richtiger Bedienung der Umstellvorrichtung das genaue Andrücken der anliegenden Zunge bewirken, nicht als Vorrichtungen angesehen werden dürfen, durch welche spitz befahrene Weichen im Sinne der §§ 3 ¹ u. ² und 51 des Bahnpolizei-Reglements (nunmehr Betriebsordnung) verschlossen gehalten oder festgestellt werden. Diese Spitzenverschlüsse bieten nur die Möglichkeit, Weichen von entferntem Wärterstandpunkt aus mittelst verlängerter Excenterstangen unter den bezüglich letzterer mit Entschließung vom 8. Februar 1890 Nr. 116321V. gegebenen Vorschriften sicher bedienen zu lassen, gewähren aber keine Sicherung gegen zufälliges oder unbefugtes Verstellen der Weiche, wenn die Umstellvorrichtung nicht bedient oder überwacht wird.

Es ist daher unzulässig, daß eine spitz befahrene, mit Hebel ohne Scheibengewicht versehene Weiche blos aus dem Grunde unbedient und unbewacht bleibt, weil sie mit einem Spitzenverschluß ausgerüstet ist.

Bei nahbedienten Weichen sind daher im Allgemeinen Spitzenverschlüsse nicht anzubringen.

Bezüglich des Anbringens von Spitzenverschlüssen an fernbedienten Weichen gilt:

„In den zur Centralisirung in absehbarer Zeit nicht vorgesehenen Stationen ist ein einfaches Zusammenziehen der Weichen zur Bedienung von einem Standorte aus ohne Anbringung von Spitzenverschlüssen nur in ausreichend begründeten Fällen und nur insoweit zulässig, als der Wärter von diesem Standorte aus den Ueberblick über den Schluß der Zungen sicher behält. Dies wird im Allgemeinen nur bis zu Entfernungen von 30 m der Fall sein. Bei größeren Entfernungen, mit Ausnahme von Weichen untergeordneter Bedeutung, ist daher ein Spitzenverschluß erforderlich, welcher dann auch einen Stellhebel mit Hubbegrenzung bedingt. Die Hubbegrenzung gibt dem Wärter die Sicherheit, daß bei völliger Umstellung des Hebels bis zu einer der beiden Hubgrenzen die Weichenbewegung, die sich seiner unmittelbaren Beobachtung entzieht, vollständig ausgeführt ist."

Weichen, bei welchen die Möglichkeit öfteren Aufschneidens besteht, sind hiebei mit aufschneidbaren Stellhebeln, welche in den Endlagen einklinken, auszurüsten."

(Fußnote 1 zu S. 115 [437].)
(Warmlaufen von Wagen.)

In den letzten Monaten hat das Warmlaufen von Lagern bayerischer, im Durchgangsverkehr verwendeter Personen- und Gepäckwagen ganz auffallend zugenommen und sieht man sich veranlaßt, die k. Oberbahnämter und k. Centralwerkstätten anzuweisen, diesem Uebelstande ihr ganz besonderes Augenmerk zu schenken, durch genaue Untersuchung der einzelnen Fälle die Ursache zu erheben und eventuell Abhilfe zu treffen. Die Werkstätten sind zur gründlichen Ueberwachung der Reparatur und Instandhaltung der Wagen bezw. deren Schmiervorrichtungen, sowie der rechtzeitigen Schmierung anzuhalten, wobei auf die Entschließung vom 8. November 1881 Nr. 68998, mit welcher die monatlich zweimalige Oelung der in den Schnellzügen verwendeten Wagen mit periodischer Schmierung angeordnet wurde, verwiesen wird. (G. D. E. 91588 v. 31. VIII 95.)

(Fußnote † zu S. 115 [437].)
(Beleuchtung der Personenwagen.)

Entsprechend dem § 101 Absatz 2 der Dienstanweisung für die Oberkondukteure und Kondukteure ist in den nicht besetzten Wagenabtheilungen mit Gasbeleuchtung der Hahn auf dunkel zu stellen. Zugführer, Kondukteure, Wagenmeister und Wagenwärter sind dementsprechend wiederholt strengstens

anzuweisen und ist der Vollzug dieser Anordnung durch Aufsichtsbeamte gewissenhaftest zu überwachen.

Seitens der Werkstätten ist zur Ersparung von Gas für entsprechende Regulirung der Flammen zu sorgen. (G. D. E. 119414 v. 3. XII 92.)

(Fußnote 3 zu Seite 115 [437].)
(Beheizung der Züge.)

Mit G. D. E. vom 20. April 1888 Nr. 34148/6620[II] wurde angeordnet, daß alle mittelst Dampf zu heizenden Züge vom 1. Oktober bis 15. Mai mit betriebsfähigen Heizvorrichtungen ausgerüstet sein müssen. Gleichzeitig wurde die Entscheidung über das Bedürfniß der Zugsheizung den k. Oberbahnämtern übertragen und bestimmt, daß die Züge unter allen Umständen zu erwärmen sind, wenn die äußere Temperatur weniger als 8° C beträgt.

Von diesen Verfügungen wird unter Rücksichtnahme auf die Bestimmungen der Nachbarbahnen und zur Erzielung eines gleichheitlichen Verfahrens die bezüglich des Bedürfnisses der Beheizung gegebene, obenerwähnte Bestimmung nunmehr dahin erweitert, daß während der Heizperiode sowohl die Zugausgangsstationen als auch die größeren Zwischenstationen, den jeweiligen Temperaturverhältnissen entsprechend, mit dem Heizen der Züge beginnen, beziehungsweise dasselbe wieder einstellen lassen können. In allen Fällen haben aber dann diese Stationen die getroffenen Anordnungen den Stationen mit Lokomotivwechsel des betreffenden Zuglaufes und bei Zügen mit durchgehenden Wagen außerdem noch den Uebergangsstationen telegraphisch mitzutheilen.

Bezüglich des Vorwärmens der Züge auf den Zugangsstationen und des Heizens während der Fahrt wird bemerkt, daß es im Allgemeinen genügt, wenn in den einzelnen Wagenabtheilungen eine sich möglichst gleichbleibende Temperatur von 8° R = 10° C herrscht. (D. B. 92, 1893.)

(Fußnote 4 zu Seite 115 [437].)
(Behandlung der Heizschlauchkuppelungen.)

In Folge einiger vorgekommenen Verletzungen von Bediensteten durch Verbrühen mittelst Dampf beim Lösen von Heizschlauchkuppelungen an Personenwagen 2c. hat man Anlaß genommen, dem in Betracht kommenden Personale die Beachtung der einschlägigen Bestimmungen strengstens einzuschärfen.

Insbesondere ist es erforderlich, daß bei nothwendig werdender unvorhergesehener Zugstrennung das Wagenpersonal sich jeweils vorher mit dem Lokomotivführer wegen rechtzeitiger Dampfabsperrung verständigt und dann die Entleerung der Leitung abwartet.

Ferner ist dafür zu sorgen, daß das Lokomotivpersonal stets so rechtzeitig durch die hiezu berufenen Organe von einer beabsichtigten, bezw. vorausbekannten außergewöhnlichen Zugstrennung verständigt werde, daß dasselbe in der Lage ist, mindestens 10 Minuten vor dem treffenden Zeitpunkte den Dampf der Heizleitung vom Kessel abzusperren.

Die Abfertigungsbeamten, Rangirleiter und Zugführer sind dementsprechend strengstens anzuweisen und ist der Vollzug dieser Anordnung gewissenhaftest zu überwachen. (G. D. E. 106685 v. 30. X. 94.)

(Fußnote 5 zu Seite 115 [437].)
(Vorwärmen der Züge.)

Das angeordnete versuchsweise Verfahren der Vorwärmung der Schnell- und Personenzüge mit Dampf, wonach am Zugsende beginnend die Wagen nach einander angewärmt werden, hat sich durch Erzielung einer gleichmäßigeren und rascheren Vorwärmung als zweckmäßig bewährt, und wird daher hiemit angeordnet, diese Methode fernerhin fortzusetzen. (Auszug aus G. D. E. 85562 v. 22. VIII. 95.)

(Zu Seite 118 [440].)
(Westinghousebremse.)

Nach den Bestimmungen des § 22 der Dienstanweisung für den Gebrauch und die Unterhaltung der Luftdruckbremse und der Entschließung vom 10. Dezember 1890 Nr. 111141, sind die Luftdruckbremsapparate sowohl gelegentlich der Revision der Fahrzeuge durch die Centralwerkstätten, als auch im Betriebe halbjährig einer Revision zu unterziehen und obliegen die letzteren Revisionen denjenigen Betriebswerkstätten, welchen die betreffenden Lokomotiven und Wagen zugetheilt sind.

Da die mit Luftdruckbrems-Einrichtung oder mit Leitung für dieselbe versehenen Wagen bis jetzt sämmtlich bestimmten Stationen zugewiesen waren, so wurden die Revisionen der Bremsapparate derselben auch von bestimmten Werkstätten vollzogen.

Dies ist jedoch nicht mehr der Fall hinsichtlich derjenigen gedeckten Güterwagen mit Luftdruckbremse, welche mit der Entschließung vom 13. Juli 1895 Nr. 73300, dem freien Verkehr übergeben wurden

An den Revisionen der Bremsapparate der im freien Verkehr befindlichen Wagen haben sich für die Folge sämmtliche Werkstätten zu betheiligen.

Von den Wagenaufsichtsorganen ist zu diesem Zweck eine Kontrole des an den Langträgern dieser Wagen mit rother Farbe angeschriebenen Revisionsdatums der Bremseinrichtung zu üben und ist bei Ablauf dieses Termins der betreffende Wagen unter entsprechender Beklebung der nächsten Betriebswerkstätte zuführen zu lassen.

Die Ueberwachung der rechtzeitigen Ausführung dieser Revisionen wird dem Wagenkontrolbureau übertragen und haben die Werkstätten bei Rückgabe eines dieser Wagen, bei welchem Bremsrevision vorgenommen worden war, in dem an das genannte Bureau täglich einzusendenden Verzeichniß der zur Wiederherstellung übernommenen Wagen (Form 2859) in der Rubrik Bemerkungen den Datum der Bremsrevision in der Form:

„W. Br. rev. 11. IX. 95."

vorzutragen.

Das Wagenkontrolbureau wird in dem monatlich hinausgehenden Wagen-Revisions-Verzeichniß in einer besonderen Abtheilung diejenigen Wagen bekannt geben, bei welchen der Termin der Bremsrevision abgelaufen ist und sind diese Wagen sodann mit Beschleunigung der fraglichen Revision zu unterziehen.

Eine Kontrole der Bremsrevisionen derjenigen Wagen aller Art, welche bestimmten Stationen bezw. Werkstätten zugetheilt sind, findet durch das Wagenkontrolbureau nicht statt und ist dieselbe wie bisher von den Betriebswerkstätten zu bethätigen. (D. D. E. 96108 v. 13. IX. 95.)

(Fußnote 2 zu Seite 118 [440].)
(Umparkiren von Zügen u. Wagen.)

Gleichwie bei dem durch Unfälle veranlaßten Umparkiren ganzer Züge das gesammte an Ort und Stelle anwesende Personal hilfreiche Hand zu leisten hat, erscheint es geboten, daß auch bei dem Aussetzen einzelner Personenwagen aus fahrenden Zügen, wegen Warmlaufens und dergleichen, das anwesende Zugs- und Stationspersonal den betreffenden Reisenden entsprechend an die Hand gehe.

Die Unterstützung, welche diesen Reisenden hiebei zu leisten ist, beschränkt sich nicht nur auf die zunächst vom Zugspersonale zu bethätigende höfliche Anweisung neuer Plätze, sondern erstreckt sich auch auf werkthätige Beihilfe bei dem Umparkiren des Handgepäckes, wobei auch das anwesende Stationspersonal, soweit dasselbe nicht durch anderweitige dringende Arbeiten in Anspruch genommen erscheint, unweigerlich beizuhelfen hat.

Dabei sind insbesondere Frauen, Kinder und ältere und schwächere Personen zu berücksichtigen und ist die Beihilfe unentgeltlich zu leisten, nachdem die Umparkirung nicht eine von den betreffenden Reisenden selbst veranlaßte, sondern denselben auferlegte ist. (G. D. E. 27220 v. 9. III. 95.)

(Fußnote zu Seite 128 [450].)

(Zusatzkarten gemäss § 21 der V. O.)

Nach Ziff. 1 des Dienstbefehls Nr. 31 vom Jahre 1894 kommt dem Konduktenrpersonal aus dem Erlöse für Zuschlagkarten eine Entdeckungsgebühr nicht mehr zu und werden deshalb die zur Abgabe gelangenden früheren Strafbillete, nunmehr Zusatzkarten, nicht mehr an dieses ausgehändigt, sondern haben mit den übrigen Fahrkarten zur Einlieferung zu kommen. Wird einer Station ein Passagier übergeben, von welchem der nach § 21 der V. O. fällige erhöhte Fahrpreis von mindestens 6 Mk. einzuheben, die Aushändigung der zur Tilgung dieses Betrages abzugebenden Fahr- und Zusatzkarten an den betr. Zugführer wegen zu kurzen Aufenthaltes oder dergl. aber nicht thunlich ist, so hat diese die Fahrkarten mit kurzem Bericht an das O. B. A. einzusenden. Jeder einzelne Fall ist jedoch von dem Zugführer auf dem Fahrbericht unter Nennung des Fehligen vorzutragen, wobei besonders anzugeben ist, ob und von welcher Station die erforderlichen Fahrkarten abgegeben wurden. — Hiebei ist zu beachten, daß den Reisenden die Bescheinigung in vorgeschriebener Form ausgehändigt wird. (Ausschr. d. O. B. A. Bamberg Nr. 11662 v. 18. VII. 94, den übrigen O. B. Ae. mitgetheilt.)

(Fußnote zu Seite 134 [456].)

(Hilfsmaschinen, Requirirung solcher mit Luftdruckbremse.)

Mit Rücksicht auf den wichtigen Umstand, daß die Luftdruckbremse weit größere Vortheile für die betriebssichere Durchführung eines Personenzuges und ganz besonders im Nothfalle bietet, als dies bei Verwendung von Spindelbremsen zutrifft, hat man die Werkstätten des Bezirkes beauftragt, die Führer anzuweisen, falls die Luftdruckbremseinrichtung der Lokomotive gebrauchsunfähig werden sollte, Hilfsmaschine mit Luftdruckbremseinrichtung zu verlangen und zwar, wenn solche auf der betreffenden Station erhältlich ist, sofort von dieser bezw. von der dort befindlichen Werkstätte, andernfalls durch Vermittlung der Station, auf welcher der Defekt eingetreten ist, von der zunächst gelegenen Station, welche in der Lage ist, Hilfsmaschine mit Luftdruckbremseinrichtung abgeben zu können.

Bis zu dieser Station darf in diesem Falle nach Ziehen der Zugleine der Zug ohne Luftdruckbremse gefahren werden, wobei selbstverständlich für entsprechend ausreichende Bedienung der Spindelbremsen gesorgt werden muß. (O. B. A. München 9. III. 95 Nr. 19772.)

Fußnote zu Seite 136 [458].)

(Verkuppelung der Westinghouseleitung.)

In jüngster Zeit wurde bei einem Schnellzuge auf einer Zwischenstation wegen anfänglich beabsichtigten, darnach aber nicht nöthig befundener Wasserfassens die Zugsmaschine durch einen Stationstaglöhner (Maschinenbegleiter) ab- und, ohne vom Zuge weggefahren zu sein, wieder angekuppelt, dabei aber das Oeffnen der Absperrhahnen der Luftdruckbremsleitung unterlassen, so daß bis zur nächsten Haltestation die Luftdruckbremse des Zuges von der Lokomotive aus gebrauchsunfähig war.

Dieses Vorkommniß gibt Anlaß, daran zu erinnern, wie nach § 6 der Instruktion für die Wagenwärter, bezw. § 456d jener für den Fahrdienst das Ankuppeln der Zugsmaschine an den Wagenzug, sowie nach § 2 der Dienstanweisung für den Gebrauch und die Unterhaltung der Luftdruckbremse

die Verbindung der Kupplungsschläuche und Oeffnung der Absperrhahnen der Luftdruckrohrleitung ausdrücklich dem Wagenwärter zur Aufgabe gemacht ist, daß es also insbesondere ganz unzulässig erachtet werden muß, daß Stationsbedienstete, wie Maschinenbegleiter, Rangirpersonal u. s. w sich mit der Luftdruckbremsverkuppelung kursmäßiger Züge befassen.

Des Weiteren ist den Lokomotivführern eine erhöhte und ständige Sorgfalt in Bezug auf Kontrole der Luftdruckbremskupplung zwischen Lokomotive, bezw. Tender und Wagenzug, sowie auch die Pflicht einzuschärfen, jederzeit auf die Vornahme der Luftdruckbremsprobe zu dringen, wo immer hiezu nach einer erfolgten Luftleitungsunterbrechung Anlaß gegeben ist.

In allen Zweifelfällen wird den Lokomotivführern anempfohlen, sich während der Fahrt von der Gebrauchsfähigkeit der Luftdruckbremse zu überzeugen, was durch leichtes Bremsanlegen bald nach einer Abfahrt und erlangter Normalgeschwindigkeit und insbesondere vor Einfahrt in Stationen unschwer zu bewerkstelligen ist.

Ferner wird behufs Verhütung von Fahrmaterialbeschädigungen Anlaß genommen, strengstens zu verbieten, daß Seitens des Rangirpersonales beim Verschieben. bezw. Abstossen von mit Luftdruckbremse versehenen Zügen oder einzelnen Wagen statt der Spindelbremsen die Luftdruckbremsen durch Oeffnen der Bremshahnen in den Bremshäusern der Dienst- und Bahnpostwagen oder der an den Stirnwänden befindlichen Absperrhahnen der Hauptluftleitung, oder auch wohl durch Ziehen der Nothbremsgriffe in den Coupés angewendet werden. Die Voraussetzung, daß die Luftbehälter der zu rangirenden Wagen genügend mit Luft gefüllt seien, kann sehr oft unzutreffend und demnach ein Bremsen in oben gedachter Weise fehlschlagend sein.

Auch ist nach dem Sinne des § 19, Abs. 2 der Anweisung für den Gebrauch ꝛc. der Luftdruckbremse anzustreben, den Luftvorrath hinterstellter Wagen und Züge nicht unnöthig zu vergeuden (D. B. 106 v. J. 1893.)

(Fußnote † zu Seite 137 [459].)

(Westinghousebremse, deren Einrichtung.)

Die G D. hat mit Entschließung Nr. 20881 vom 5. III. 95 bekannt gegeben, daß die von der Westinghouse-Eisenbahn-Bremsen-Gesellschaft für die Stellung der Hahnen der Leitung der Luftdruckbremse angegebene Regel, wonach die Griffe bei geöffnetem Hahnen waagrecht stehen sollen, auf den sogenannten Vorspannhahnen, welcher unterhalb des Lokomotivführerbremsventiles und zwar früher in der Hauptleitung, jetzt in der Füllleitung angebracht war, bezw. ist, keine Anwendung findet. Diese Abweichung ist mit dem Umstand begründet, daß bei waagrechter Stellung des Griffes des in der Regel geöffneten Hahnens die Möglichkeit gegeben ist, daß der Lokomotivführer bei Ausübung seines Dienstes an denselben stößt und die Hahnen unabsichtlich schließt.

Die Westinghouse-Gesellschaft hat daher auch alle Bremsventile mit abweichender Hahnenstellung geliefert, sowie in ihren Beschreibungen dementsprechend den Griff in senkrechter Stellung bei geöffnetem Hahnen, d. h. in der Richtung der hier senkrechten Leitung, gezeichnet und wurde diese Stellung auch in den Normalzeichnungen der k. b. Staats-Eisenbahnen angegeben.

Diese Normen haben für alle Lokomotiven des bayerischen Parkes Giltigkeit.

(Fußnote zu Seite 137 [459]).

(Westinghousebremse, deren Handhabung.)

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß, wenn Fahrzeuge mit Luftdruckbremsapparaten, deren Hauptleitungsrohre bezw. Luftbehälter unter ver-

schiedenem Drucke stehen, mit einander verbunden werden, die Bremsen an jenen Fahrzeugen, welche unter höherem Drucke gestanden sind, in Thätigkeit treten, weil durch den Ausgleich eine Druckverminderung bedingt ist.

Diese Erscheinung, welche in der Regel mit einem heftigen Anschlagen der Bremsklötze an die Räder verbunden ist, tritt aber auch ein, wenn ein unter Druck stehender Zugstheil mit einem Kupplungsschlauch, welcher nicht unter Druck steht, verbunden wird und zwar insbesondere dann, wenn der Absperrhahn am Ende der Hauptleitung rasch geöffnet wird; beim langsamen Oeffnen dieser Hähne ist nur ein mäßiges, unter Umständen gar kein Anlegen der Bremsen bemerkbar und bleibt das geräuschvolle, die Reisenden in hohem Grade belästigende und erschreckende, sowie die Fahrzeuge schädigende heftige Anschlagen der Bremsklötze vermieden.

Auch bei den Bremsproben kommt es ab und zu vor, daß die Bremsklötze plötzlich heftig anschlagen, wenn die Führer mit einem Male zu viel Luft der Leitung entströmen lassen.

Das unterstellte in Betracht kommende Personal ist wiederholt entsprechend zu belehren und anzuweisen, daß beim Verkuppeln von Fahrzeugen die Absperrhähne an den Hauptleitungen stets langsam zu öffnen sind, wie auch bei den Bremsproben instruktionsgemäß zu verfahren ist. Zuwiderhandelnde sind stets strengstens zu bestrafen. (O. B. A. München 48797 v. 17. VI 94.)

(Zu Seite 141 [463].)

(Nothbremse.)

Mit G. D. E. vom 22. Juni 1891 Nr. 62629 wurde bestimmt, daß für die Folge die Plombirung der Nothbrems-Handgriffe in den Coupées der Personenwagen zu unterbleiben hat, nachdem auf einzelnen Uebergangsstationen stets eine Erprobung der Nothsignale der Durchgangswagen erfolgt und überdieß die Unterlassung der Plombirung die Untersuchung der Nothsignale im Betrieb erleichtert.

Dagegen wurde für die Nothbrems-Hahnen in den Brems-Coupées der Dienst- und Bahnpostwagen die Plombirung beibehalten, um dem unbefugten Oeffnen dieser Hahnen beim Rangiren u. s. w. entgegen zu wirken.

Dem Berichte eines k. Oberbahnamtes zu Folge bestehen nun Zweifel, ob die Nothbrems-Handgriffe im Innern der Bahnpostwagen gleichfalls plombirt werden sollen. Da es nun wünschenswerth erscheint, daß die Nothbremseinrichtungen der Bahnpostwagen in gleicher Weise, wie diejenigen der übrigen Wagen, auch während des Betriebes einer öfteren Erprobung, selbstverständlich mit Hintanhaltung jeglicher Störung des Postgeschäftes, unterzogen werden, so wird hiemit bestimmt, daß auch diese Nothbrems-Handgriffe nicht mehr zu plombiren sind.

Diese Plombirung hat künftig nur mehr bei den Nothbremshahnen, welche sich in den Brems-Coupées der verschiedenen Wagengattungen befinden, zu erfolgen.

Hienach sind die Bestimmungen des § 21 der Dienstanweisung für den Gebrauch und die Unterhaltung der Luftdruckbremse vom 1. Mai 1890 richtig zu stellen. (G. D. E. 66664 v. 21. VI. 94.)

(Fußnote zu Seite 150 [472]).

(Vortrag der Ergänzungszüge im Fahrberichte.)

Um zu Tage getretenen Zweifeln zu begegnen, wird bestimmt, daß Ergänzungszüge, welche ständig verkehren und nur an einem oder einigen bestimmten Wochentagen, z. B. an Sonn- und Feiertagen, an Montagen 2c. 2c. regelmäßig unterbleiben, zu jenen zu zählen sind, deren Verkehren gemäß § 760 Abs. 3 der Fahrdienst-Instruktion auf den Fahrberichten nicht vorzutragen ist.

Bei diesem Anlasse wird jedoch darauf aufmerksam gemacht, daß durch die angezogene Bestimmung die Vorschrift des § 646 Abs. 3 a. a. O. nicht berührt wird. (D. B. 70 1894.)

(Erweiterung der Fußnote auf Seite 153 [475].)

(Freifahrtsvorweise für den Ostende-Wien-Expresszug.)

Zur gebührenfreien Benützung der Ostende—Wien Expreßzüge sind lediglich die Beamten der betheiligten Bahnen und zwar:

der Belgischen Staatsbahnen,
der kgl. Eisenbahndirektion Köln (linksrheinisch),
der kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M.,
der Hessischen Ludwigsbahn,
der Bayerischen Staatseisenbahnen und
der Oesterreichischen Staatsbahnen, dann
der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft

berechtigt — selbstredend unter der Voraussetzung, daß sie sowohl eine entsprechende Freifahrtslegitimation als auch eine von der Schlafwagen-Gesellschaft für diese Züge ausgefertigte Freikarte, eventuell, insoweit Beamte der bayer. Staatsbahn in Frage kommen, eine von der G. D. für die Strecke Aschaffenburg—Passau ausdrücklich für diese Züge ausgestellte Freikarte bezw. Freifahrtsvorweis (weiß mit 2 blauen Querstreifen) vorzuweisen vermögen, — daß jedoch die Beamten sämmtlicher übrigen Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahndirektionen, selbst wenn sie mit Freifahrtslegitimationen, wie sie vorher angegeben, versehen sein sollten, zur Fahrt in den genannten Zügen auf Grund der Letzteren nicht befugt, sondern gehalten sind, gleich jedem anderen Reisenden für die zu befahrende Strecke eine Fahrkarte zu lösen und für etwaiges Reisegepäck die tarifmäßigen Gebühren zu entrichten, sowie den treffenden Zuschlag zu zahlen.

Im Weigerungsfalle ist auf dem Fahrberichte unter genauer Bezeichnung des betreffenden Beamten Vormerkung zu machen.

Der Vortrag der die genannten Züge mit Freifahrtslegitimationen benützenden Beamten hat nicht nur die Namen, sondern auch die Verwaltungen, denen die Betreffenden angehören, zu enthalten. (G. D. E. 26448 v. 7. III. 95.)

(Anmerkung zu Seite 153 [475].)

(Freifahrt des Personals der intern. Schlafwagengesellschaft.)

Der internationalen Schlafwagengesellschaft wurde von den betheiligten Verwaltungen zugestanden, daß in den Fällen, in welchen in Folge eines Unfalles des Orienterpreßzuges Personal der genannten Gesellschaft zur Aushilfe oder als Ersatz benöthigt ist, dieses im Gepäckwagen des Orientexpreßzuges bis zu jener Station taxfrei befördert werde, ab welcher es Verwendung finden soll.

Zu diesem Zwecke stellt gegebenen Falles die Station, von welcher solches Personal entsendet werden muß — Deutsch-Avricourt oder Wien — auf schriftlichen Antrag der Schlafwagengesellschaft oder deren Controleurs einen Freifahrtsausweis bis zu jener Station aus, wo das Personal benöthigt ist, und heftet demselben den betreffenden Antrag an.

Dieser Ausweis ist nebst dem Antrage in der Bestimmungsstation von dem Zugführer einzuziehen und dem Stationsvorstande zu übergeben, welcher auf dem Antrage die Nothwendigkeit der Absendung des Aushilfspersonals zu bestätigen und dann beide Schriftstücke an das vorgesetzte Oberbahnamt einzusenden hat.

Letzteres hat sie der G. D. in Vorlage zu bringen.

Hienach sind die Stationen der von dem Orient-Expreßzuge befahrenen Strecke anzuweisen. Bemerkt wird, daß dieses Personal als im Dienste

befindlich zu betrachten ist und im Falle einer Verletzung oder Tödtung die Bestimmungen des Artikels 14 des Vertrages auf dasselbe Anwendung zu finden haben. (G. D. E. 65903 v. 4. VII. 94.

(Fußnote zu Seite 161 [483].)

(Sonderzüge, deren Abfahrt.)

Mit G. D. E. vom 9. Juni 94 Nr. 63141, wurde bezüglich der Abfertigung von Sonderzügen, welche durch Reisekommissäre begleitet sind, Nachstehendes angeordnet:

1. Kein Lokomotivführer eines solchen Sonderzuges darf den Zug in Bewegung setzen, bevor derselbe das Abfahrtszeichen von dem Zugführer erhalten hat. (F. D. J. § 539.)

2. Kein Zugführer eines solchen Zuges darf dieses Abfahrtszeichen geben, bevor derselbe nicht von dem Abfertigungsbeamten die Abfahrtserlaubniß erhalten hat. (F. D. J. § 536.)

3. Kein Abfertigungsbeamter eines derartigen Zuges darf die Abfahrtserlaubniß an den Zugführer ertheilen, bevor ersterer diese Erlaubniß nicht selbst von dem den Sonderzug begleitenden Reisekommissär erhalten hat.

Diese Erlaubniß des Reisekommissärs an die Abfertigungsbeamten wird je nach Lage des einzelnen Falles ertheilt,

entweder: direkt mündlich,

oder: durch einen hiezu beauftragten Dritten (Beamten oder Bediensteten),

oder: durch ein Signal.

Dieses Signal wird, insoferne nicht für den einzelnen Fall anderweitige bestimmte Vereinbarung getroffen wird, darin bestehen, daß der Reisekommissär seinen (Uniforms- oder Civil-) Hut in der Richtung gegen den Abfertigungsbeamten mit gestrecktem Arme emporhält.

(Zu Seite 161 [483].)

(Sonderzüge, Fahrberichte für dieselben.)

Was die Ausfertigung der Fahrberichte für Sonderzüge betrifft, so wurde mit G. D. E. vom 30. November 1895 Nr. 123691 angeordnet, daß solchen Fahrberichten, zur Ersparung von Schreibarbeit und zur Vermeidung von Schreibversehen, jeweils 1 Exemplar der von dem betreffenden Oberbahnamte erstellten und hinausgegebenen Detailfahrordnung als Beilage anzuheften und durch entsprechenden Vortrag in Rubrik „Bemerkungen" des Fahrberichtes auf die angeheftete Detailfahrordnung hinzuweisen sei.

(Fußnote 1 zu Seite 163 [485].)

(Materialzugsfahrordnung.)

Die an das Fahrdienstbureau der G. D. eingesandten Fahrordnungen für Materialzüge ließen vielfach ersehen, daß die Fahrordnung der Materialzüge dem Personale lediglich in graphischer Darstellung bekannt gegeben wird.

Es kann dies Verfahren nicht als genügend erachtet werden, denn es bietet insbesondere bei Materialzügen, welche längere Strecken zu durchfahren haben, weder für die pünktliche Durchführung, noch für Einhaltung der zulässigen Fahrzeiten hinreichende Gewähr, abgesehen davon, daß es den in der F. D. J. enthaltenen Bestimmungen und zum Ausdrucke kommenden Grundsätzen nicht entspricht, welche stets eine vollständig ausgearbeitete, thunlichst schriftliche Fahrordnung verlangen.

Es ergeht daher der Auftrag, künftighin die Fahrordnungen der Materialzüge vollständig thunlichst in der Form des Fahrdienstbuches auszuarbeiten, wobei die graphische Darstellung — wenigstens für die anordnenden Dienstesstellen und die Stationen — wird vortheilhaft beibehalten werden. (G. D. E. 46559 v. 8. V. 91.)

(Fußnote 2 zu Seite 163 [485].)
(Fahrgeschwindigkeit der Materialzüge.)

Die in jüngster Zeit anher vorgelegten oder an das Fahrdienstbureau eingesendeten Fahrordnungen der Materialzüge weisen mehrfach zu große Fahrgeschwindigkeit auf, weßhalb hiemit die Bestimmungen des § 785 der F. D. J. in Erinnerung gebracht wird. Hiezu wird bemerkt, daß bei Aufstellung dieser Fahrordnungen nicht die Fahrzeiten etwa beschleunigter Güterzüge oder die kürzesten, sondern die fahrplanmäßigen Fahrzeiten der auf der betreffenden Strecke verkehrenden gewöhnlichen Güterzüge in Anwendung zu kommen haben. (G. D. E. 47116 v. 15. V. 91.)

(Fußnote 3 zu Seite 163 [485].)
(Fahrgeschwindigkeit der Materialzüge.)

Auf den Bericht vom ꝛc. wird eröffnet, daß eine Erinnerung gegen die beantragte Beschleunigung von Materialzügen nicht besteht, soferne die Bestimmungen der Betriebsordnung eingehalten werden.

Es wird jedoch ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß es im Interesse einer sparsamen Ausnützung der Zugkraft gelegen ist, die Fahrgeschwindigkeit der Materialzüge thunlichst niedrig zu halten, weßhalb bei Aufstellung der Fahrordnungen hierauf besonders Bedacht zu nehmen ist. (G. D. E. 23306 v. 11. III. 94.)

(Zu Seite 234 Absatz 2 [556] von oben.)
Der Wirkungskreis der einzelnen Ministerien gliedert sich folgendermassen (Vergleiche bayerisches Jahrbuch):

1. Staatsministerium des königl. Hauses und des Aeußern.

Das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern vereinigt in seiner Zuständigkeit folgende Gegenstände:

1. Die Rechtsverhältnisse des Königs und der Mitglieder seines Hauses als solcher, ferner die Aufsicht und oberste Leitung des Haus- und Staatsarchives;

2. die Ordens- und Adelssachen, sowie die Thronlehen (diese im Benehmen mit dem Finanzministerium);

3. die Beziehungen Bayerns zum Deutschen Reiche und zu fremden Staaten, insbesondere die Anstellung und Instruirung der diplomatischen Vertreter Bayerns einschließlich der Bevollmächtigten zum Bundesrathe, die Zulassung fremder diplomatischer Vertreter und Consuln, den amtlichen Verkehr mit fremden Staaten und deren diplomatischen Vertretern am bayer. Hofe in allen bei den verschiedenen Ministerien und deren Unterbehörden vorkommenden Geschäften, überhaupt die Verhandlung, Schließung und Wahrung aller Verträge mit fremden Staaten, alle aktive und passive Staatsprätensionen benehmlich mit dem Finanzministerium, Grenzangelegenheiten und Streitigkeiten mit benachbarten Staaten, die Besorgung und Vertretung der Angelegenheiten bayerischer Staatsangehöriger außer Landes, die Dispensationsgesuche beim päpstlichen Stuhle, dann die Beglaubigung aller Akte, welche außer Landes giltig sein sollen und das Paßwesen im Ausland;

4. die oberste Aufsicht, über das Eisenbahn-, Post-, Telegraphen-Wesen, die oberste Leitung der Staatsanstalten für den Verkehr (Posten, Eisenbahnen, Telegraphen, Telephon, Dampfschifffahrt, Ludwigskanal), dann die oberste Aufsicht über die Privat-Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Unternehmungen.

Es ressortiren somit zum Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern: das geheime Haus- und das geheime Staatsarchiv; die k. b. Gesandtschaften außerhalb Bayerns und im Auslande; die Generalkonsuln und

Konsuln in den deutschen Staaten; die fremden Gesandtschaften am k. b. Hofe; die fremden Konsularbehörden, Konsuln, Agenten; die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, sowie die Direktion der k. b. Posten und Telegraphen als Zentralstellen

2. Staatsministerium der Justiz.

Zum Geschäftskreis dieses Ministeriums gehören:

1. Die oberste Leitung des ganzen Justizwesens in peinlichen und bürgerlichen Gegenständen, sowohl der streitigen als unstreitigen Gerichtbarkeit, die Aufsicht und Handhabung der in dieser Beziehung erlassenen Gesetze und Rechtsverfassung, die oberste Aufsicht über die Geschäftsführung der Justizorgane und über die Attribute der Rechtspflege, die Verhältnisse der Rechtsanwaltschaft, des Notariats und der Gerichtsvollzieher;

2. die bürgerliche und Strafgesetzgebung, dann die Gesetzgebung über die Verfassung und das Verfahren der Gerichte;

3. die Antragstellung an den König über Begnadigungen und Strafnachlässe in strafrechtlichen Sachen, über Rehabilitationen, über Großjährigkeitserklärungen, Legitimationen und Adoptionen, dann über alle nach den bestehenden bürgerlichen Gesetzen dem Könige vorbehaltenen Dispensationen, besonders in Ehesachen;

4. die standesherrlichen Vormundschaften und die Familienfideikommisse (nach Maßgabe der Verfassungsurkunde).

Ein Einfluß auf die Rechtsprechung der Gerichte steht dem Justizministerium nicht zu.

Dem Justizministerium sind teils unmittelbar, teils mittelbar unterstellt:

1. Das oberste Landesgericht mit dem Disziplinarhof und dem Gerichtshof für Kompetenzkonflikte, 2. die Oberlandesgerichte mit den Disziplinarkammern und 3. die Landgerichte mit den Schwurgerichten, 4. die Amtsgerichte, 5. die Strafanstalten, 6. die Notare mit den Notariatskammern, 7. die Rechtsanwälte mit den Anwaltskammern, 8. die Gerichtsvollzieher.

3. Staatsministerium des Innern.

Dieses Staatsministerium behandelt die innere Verwaltung des Landes. In seinen Wirkungskreis gehören:

1. Alle Gegenstände des inneren Staatsrechtes und der Landeshoheit, insbesondere die staatsrechtlichen Verhältnisse der standesherrlichen Familien;

2. die Organisation der Verwaltungsbehörden und die Dienstesaufsicht über dieselben, dann die Verhältnisse der Adspiranten für den Dienst der inneren Verwaltung;

3. die Dienstesaufsicht über den Verwaltungsgerichtshof einschließlich der Staatsanwaltschaft dortselbst;

4. das Landesarchivwesen;

5. die Orts-, Distrikts- und Kreisgemeinde-Angelegenheiten;

6. die Staats- und Landespolizei, sowie die Angelegenheiten der wirtschaftlichen Verwaltung, daher insbesondere die Sicherheitspolizei einschließlich der Gendarmerie in Bezug auf ihre Verwendung, das Armen- und Krankenwesen, das Medizinalwesen, Maaß-, Münz- und Gewichtswesen, Bau- und Feuerpolizei, Versicherungswesen, die Arbeiterversorgung, Kreditwesen, Landwirtschaft, Vieh- und Pferdezucht mit Veterinärwesen, Forstpolizei, Jagd und Fischerei, Bergwesen, Handel und Gewerbe;

7. das Staats-, Land-, Straßen- und Flußbauwesen;

8. die amtliche Statistik des Landes;

9. die Heeresangelegenheiten im Bereiche der Mitwirkung der Civilbehörden;

10. die Mitwirkung bei der Beratung des Justizministeriums über die bürgerliche und Strafgesetzgebung.

Als besondere Geschäftsabteilungen, Ausschüsse und Commissionen bestehen beim Ministerium des Innern: 1. Die Abteilung für Landwirtschaft, Gewerbe und Handel, 2. die oberste Baubehörde, 3. der Obermedizinalausschuß, 4. die statistische Centralcommission mit dem k. statistischen Bureau, 5. die Normal-Aichungs-Commission, 6. die Landeskultur-Renten-Commission, 7. die Flurbereinigungs-Commission, 8. die Redaktion des Gesetz- und Verordnungsblattes, dann des Hof- und Staatshandbuches.

Teils unmittelbar, teils mittelbar sind dem Ministerium unterstellt folgende Centralstellen und Behörden:

Der Verwaltungsgerichtshof, das Allgemeine Reichsarchiv und die Kreisarchive, das Oberbergamt und die Bezirksbergämter, die Landgestüts-Verwaltung mit den Bezirksgestüts-Inspektionen und dem Stammgestüt, die Brandversicherungs-Kammer mit den Brandversicherungs-Inspektoren, das Landesversicherungsamt mit den Berufsgenossenschaften, die Zentral-Impfanstalt, die Medizinalkomitees, die Untersuchungsanstalten für Nahrungs- und Genußmittel, das Damenstift zu St. Anna in München; ferner die k. Kreisregierungen, Kammern des Innern mit den Kreismedizinal-Ausschüssen und den Fabrik-Inspektoren; die k. Polizei-Direktion München, die Bezirksämter, die Landgerichts- und Bezirksärzte, die Land-, Straßen- und Flußbauämter, die Arbeitshäuser, die Kreis-Irrenanstalten, die Kreis-Hilfskassen, die unmittelbaren und mittelbaren Magistrate, die Verwaltungen der Landgemeinden, die Armenpflegen und örtlichen Stiftungsverwaltungen, die Aichämter, die Administrationen allgemeiner oder unmittelbarer Stiftungen.

4. Staatsministerium des Innern für Kirchen- und Schulangelegenheiten (Kultusministerium).

Zum Wirkungskreis desselben gehören:

1. Alle auf Religion und Kirche sich beziehenden Gegenstände, einschl. der Ausübung der Kirchenhoheit des Staates hinsichtlich aller Konfessionen und die nach protestantischem Kirchenrecht dem Landesherrn zustehende Regierung der protestantischen Kirche durch das Oberkonsistorium und die Konsistorien;

2. alle Gegenstände des Unterrichts, der Erziehung, der sittlichen, geistigen und künstlerischen Bildung, somit die Aufsicht auf die Unterrichts-, Lehr- und Erziehungsanstalten aller Art und die k. Forstschule hinsichtlich letzterer gemeinsam mit dem k. Finanzministerium;

3. die Angelegenheiten jener Stiftungen, deren Zwecke in seinen Geschäftskreis gehören, benehmlich mit dem Ministerium des Innern in systematischen und prinzipiellen Gegenständen.

Als beratendes fachmännisches Kollegium für die Oberleitung der humanistischen und technischen Mittelschulen besteht beim obengenannten Ministerium der Oberste Schulrat.

Unmittelbar unterstellt sind dem Ministerium die Zentralstellen und Behörden: die Erzbistümer München-Freising und Bamberg, die Bistümer Augsburg, Passau, Regensburg, Würzburg, Eichstätt, Speyer; das protestantische Oberkonsistorium und die Konsistorien Ansbach, Bayreuth und Speyer, dann die Administration der protestantischen Pfarr-Unterstützungs- und Pfarrwittwenkassa zu Nürnberg; ferner die Zentralanstalten für Wissenschaft, Kunst und Unterricht: die Akademie der Wissenschaften, die meteorologische Zentralstation, das General-Konservatorium der wissenschaftlichen *Sammlungen* des Staates, die Hof- und Staatsbibliothek, die Akademie der

bildenden Künste, die Zentral-Gemäldegallerie-Direktion; die Direktion der Kupferstiche und Handzeichnungen-Sammlung, die Kunstgewerbeschulen in München und Nürnberg, die Kunstgewerbeschule für Mädchen in München, das Erzgießerei-Museum in München, das bayerische National-Museum, die Universitäten zu München, Erlangen und Würzburg, das Maximilianeum in München, das Max-Josephstift in München, das Adelige Julianeum zu Würzburg, die technische Hochschule in München, die Industrieschulen zu München, Nürnberg und Augsburg, die Thierarznei-Hochschule zu München, die landwirtschaftliche Zentralschule Weihenstephan, die Akademie der Tonkunst in München, das Zentral-Taubstummen-Institut und das Zentral-Blinden-Institut in München, die Zentralanstalt für Erziehung und Bildung krüppelhafter Kinder in München, die Zentral-Turnlehrer-Bildungsanstalt in München; endlich die Hofkultus-Stiftungs-Administration zu München, die Hofkirchenfonds-Administration Neuburg a. D. und die Fonds-Administration des Zentral-Schulbücher-Verlages in München.

Die beiden Zentralstellen: Zentral-Forstlehranstalt für das Königreich Bayern in Aschaffenburg und die forstliche Versuchsanstalt in München sind dem Kultusministerium nur mittelbar untergeordnet, weil sie dem k. Staatsministerium der Finanzen unmittelbar unterstehen.

Mittelbar unterstellt sind dem Kultusministerium alle übrigen Anstalten für öffentlichen Unterricht und Erziehung als Lyceen, Gymnasien, Lateinschulen, Realgymnasien, Realschulen, landwirtschaftliche und Ackerbauschulen, Lehrerbildungsanstalten, Seminar- und Präparandenschulen, Studienseminare, Alumneen, Erziehungs-Institute, die Musikschule in Würzburg, die Turnanstalt in München, die Taubstummen-Institute in Straubing und Regensburg, die Bibliotheken in Bamberg, Bayreuth und Würzburg, die Naturalien-Kabinete in Bamberg und Bayreuth, die Hebammenschulen 2c.

5. Staatsministerium der Finanzen.

Dasselbe ist die oberste Finanzverwaltungsstelle des Königreichs. Zu dem Wirkungskreise desselben gehören insbesondere:

1. Die Hauptredaktion des Staatsbudgets und die Vorlage desselben bei der Kammer der Abgeordneten;

2. die Aufsicht über die Verwaltung der Staatsschulden;

3. die Sorge für die Erhaltung des Staatseigentums — Domänen, Regalien und Rechte — incl. der Lehen, jedoch mit Ausnahme der Thronlehen;

4. die oberste Leitung der Staatseinnahmen an direkten Steuern, Gebühren und Strafen der Malzaufschlags-, Zoll- und Steuergefälle;

5. die oberste Aufsicht und Leitung über die Verausgabung und Verwendung der Staatseinkünfte;

6. die Aufsicht über den obersten Rechnungshof;

7. die Aufsicht auf den Haushalt der einzelnen Kreise (gemeinschaftlich mit dem k. Staatsministerium des Innern);

8. der Verkehr mit dem deutschen Bundesrat und dem Reichskanzler bezw. dem Reichsschatzamte hinsichtlich der Abrechnung der auf Bayern entfallenden Einnahmen und Ausgaben des Reiches.

Als besondere Abteilungen des k. Finanzministeriums sind zu erwähnen: a) die Ministerialforstabteilung; b) die Kronanwälte, welche auf Verlangen für sämmtliche Ministerien in finanziellen Angelegenheiten die erforderlichen Gutachten abzugeben, fiskalische Prozesse zu führen, bei dem k. obersten Rechnungshofe das Interesse des Staatsärars zu vertreten haben 2c.; c) die Hauptfinanzbuchhaltung mit der hauptsächlichen Aufgabe der Kontrole über den Vollzug des jeweiligen Finanzgesetzes.

Unmittelbar unterstellt sind dem k. Finanzministerium, das k. Katasterbureau, die k. Zentralstaatskassa, der k. oberste Rechnungshof, die k. Rechnungs-

kammer, die k. Regierungsfinanzkammern, die k. General-Bergwerks- und Salinen-Administration, die k. Generaldirektion der Zölle und indirekten Steuern, das k. Hauptmünzamt, die k. Staatsschuldentilgungscommission, die k. Bank; mittelbar sind ihm unterstellt alle Aemter und Kassen, welche unter den aufgeführten Stellen stehen.

6. Kriegsministerium.

Die Zuständigkeit des k. Kriegsministeriums umfaßt:

1. Die Organisation und technische Ausbildung der gesammten bewaffneten Macht, die Besoldung und Verpflegung der Armee, die Militärjustiz, das Sanitäts- und Festungswesen nach den vom Reiche aufgestellten Grundsätzen.

2. Das Militär-Ersatz-Geschäft und die Militärlasten (Quartier xc.-Leistung) gemeinsam mit dem Ministerium des Innern.

3. Die Gendarmerie in personaler und administrativer Beziehung.

4. Die oberste Leitung über das Salpeterwesen, die Anordnung über die Pulvermühlen, den Absatz und Verkauf des erzeugten Pulvers, benehmlich mit den übrigen einschlägigen Ministerien.

5. Die oberste Leitung des topographischen Bureau zur eigenen und der übrigen Ministerien Benützung.

Das Ministerium ist in 7 Abteilungen je unter einem besonderen Chef gegliedert; diese Abteilungen sind keine Behörden, sondern lediglich Geschäftsorgane des Kriegsministers.

Unter dem Kriegsministerium stehen unmittelbar: Die General-Inspektion der Armee; der Generalstab; die Generalkommandos des 1. und 2. Armeecorps; die Inspektionen der Kavallerie, der Artillerie und des Trains, des Ingenieur-Corps und der Festungen, der Militärbildungs-Anstalten und der militärischen Strafanstalten; die Corps-Intendanturen des 1. und 2. Armeecorps; die Militär-Schießschule, der Operationskurs für Militärärzte; das General-Auditoriat; die General-Militär-Kassa, die Remonte-Inspektion; das Gendarmerie-Corps (in persönlicher und disziplinärer Beziehung); die Wohlthätigkeitsanstalten im Heere.

Theil III.

Ergänzungstexte.

(Zu Seite 20.)

(Formularpapiere.)

Mit G. D. E. Nr 72401 v. 9. VI. 95 wurde Folgendes angeordnet:

1. Die Abfertigungsstellen haben jeweils die neuesten Formularpapiere in Verwendung zu nehmen, jedoch nur einen dem wirklichen Bedürfnisse entsprechenden, kurz bemessenen Bestand in Vorrath zu halten.

2. Die einzelnen Fahrkartensorten sind, entsprechend den einzelnen Grundtaxen für einen Personenkilometer gruppenweise auszuscheiden. Sämmtliche Gruppen sind, auch wenn kein Anfall, vorzutragen. Ein etwaiger Nichtanfall ist in der Spalte: „Zusammenstellung" durch eine (—0—) zu kennzeichnen.

3. Die Fahrkarten und Wertmarken des Vorortsverkehrs und der Perronsperre sind — unter sofortiger Ingebrauchnahme des neugedruckten Formulars Nr. 1612 und bezw. 1613 bei den betheiligten Stationen —

hinter dem Abschlusse der festen Fahrkarten und der gewöhnlichen Blankokarten stationsweise nach Anzahl und Einnahme-Erlös in der einschlägigen Spalte einzutragen, wobei die Gepäckmarken getrennt nach den Einheitstaxen zu je 10 und 20 Pfg. zu verzeichnen sind.

4. Aehnlich wie der Erlös aus der Beförderung von Personen und Hunden sind künftig auch die Theilsummen über die Anzahl der abgesetzten ganzen und halben Fahrkarten in einer Zusammenstellung zu einer Gesammtsumme zu vereinigen.

5. Der in der Anlage 50 der Vorschriften über die Kassa- und Buchführung, sowie die Rechnungsstellung exemplificierte Rechnungsabschluß gestaltet sich nunmehr folgendermaßen:

Zusammenstellung:

A) Feste Fahrkarten und gewöhnliche Blankokarten (Anzahl und Erlös.) A[1]) Fahrkarten und Werthmarken des Vorortsverkehrs und der Perronsperre (wie sub A). B) Feste Rundreisehefte und Rundreisekarten (wie sub A). C) Feste und Blanko-Arbeiterkarten (wie sub A). D) Fahrscheinbücher (wie sub A). E) Zeitkarten und Schülerzeitkarten (wie sub A). F) Badekarten (wie sub A). G) Hundefahrkarten (wie sub A). Sodann hiezu die Nebengebühren.

(Zu Seite 71 Abs. 3.)

(Signirgebühren.)

Vom Rechnungsmonate März l. Js. an haben die sämmtlichen Güterabfertigungsstellen die Antheile des Personales aus dem Anfalle an Signirgebühren nicht mehr in dem Verzeichnisse über den Anfall an Wägegeld, Zählgebühren und Signirgebühren bezw. in dem Verzeichnisse der Nebengebühren für Lokalbahnen — Formular 1757 und 2139 — zu kürzen, sondern bis auf Weiteres unter Angabe des monatlichen Gesammtanfalles an Signirgebühren zutreffenden Falles gesondert in den Listen über die Remunerationen aus dem Ladegebührenanfalle — Formular 257 — vorzutragen und bescheinigen zu lassen, im Uebrigen aber diese Listen wie bisher kassa- und rechnungsmäßig zu behandeln.

Die bisher in Aufrechnung gebrachten, ohnehin nur unbedeutenden Kosten für Beschaffung von Signirmaterialen sind vom 1. Januar l. Js. an bei denjenigen Stationen und Abfertigungsstellen, welchen Regie-Aversen zugewiesen sind, aus den letzteren zu bestreiten.

Wegen der Regelung der Regie-Aversen wird Weiteres vorbehalten.

Durch die Anordnungen in Abs. 1 und 2 oben sind die einschlägigen Bestimmungen in § 28 Abs. 2 der Vorschriften über die Kassa- und Buchführung, sowie die Rechnungstellung bei den Abfertigungsstellen vom 1. Juni 1894 in Wegfall gekommen.

Bezüglich der in den Güterrechnungen der Abfertigungsstellen für die Monate Januar und Februar l. Js. nach dem bisherigen Verfahren zur Kürzung gelangten Signirgebühren-Antheile und Anschaffungskosten für Signirmaterialien wird unter Zuschluß der bezüglichen Quittungen Entschließung an die einschlägigen Oberbahnämter erlassen werden. (D. B. 35/1896.)

(Fußnote zu Seite 98.)

(Qualifikationswesen.)

Hinsichtlich der Fertigung der Qualifikationslisten mögen hier noch folgende allgemeine Anhaltspunkte Platz finden.

1. Die sämmtlichen Qualifikationslisten sind in duplo vorzulegen und haben als Ausfertigungstag den regelmäßigen Termin zu erhalten.

2. Der Vordruck der ersten Seite ist genauestens zu berücksichtigen und dementsprechend zu beantworten. Es genügt also nicht, nur den Tag

der Anfertigung — beispielsweise (2. Januar 1895) — einzusetzen, sondern es ist auch auszufüllen, von wem die Qualifikation erfolgt, z. B. für die Stations-Nebenbeamten 2c.

„von dem k. Obererpeditor und Stationsvorstande N. N. in N.“ oder für die Dienstesvorstände

„von dem k. Oberbahnamtsdirektor N. in N. 2c. 2c.“

Es wird weiter darauf aufmerksam gemacht, daß in der ersten Rubrik der ersten Seite auch der Dienstort anzugeben ist und daß in der letzten Rubrik der ersten Seite die Vorstudien und Verwendung bis zum Eintritt in den Verkehrsdienst genauestens aufzunehmen sind.

Es ist insbesondere anzugeben, in welchem Jahre das Absolutorium des Gymnasiums 2c., der Austritt aus der Lateinschule 2c. erfolgt ist, wie viele Klassen der Realschule 2c. und bis zu welchem Jahre 2c. besucht wurden 2c.

3. Die erste Seite, sowie auf der zweiten Seite der Vortrag der Versetzungen und Verwendungen sind in chronologischer Reihenfolge unter Angabe der einschlägigen Daten von dem zu qualificirenden Beamten persönlich zu schreiben und von dem Dienstesvorstande mit „Geprüft“ durch Namensunterschrift zu unterzeichnen. Bei den Qualificationslisten für die Dienstes-Vorstände ist lediglich das Wort „Geprüft“ am Schlusse des Vortrags über Versetzung 2c. zu schreiben, weil die Bestätigung der erfolgten Prüfung durch den kgl. Oberbahnamts-Vorstand durch Unterschrift zu erfolgen hat.

4. Für die Spezialnoten in den Spalten 1—4 sind bei den Beamten (incl. Adspiranten u. Diätaren) arabische, dagegen für die Hauptnote Spalte 12 römische Ziffern, sowie Formular I der Qualifikationsliste anzuwenden. Bei den Bediensteten dagegen sind diese Spezial-Noten mit römischen Ziffern auf Formular III zu schreiben. Die Rubrik 13 ist kurz und präcis im Beantwortung der drei gestellten Fragen auszufertigen, z. B. bisher besonders im gemischten Dienste verwendet;

vorzugsweise zum Güterdienst geeignet;

zur Beförderung als Expeditor im Güterdienste qualificirt.

5. Für jene Beamten, welche auch im Postdienste verwendet sind, ist nach dem Vortrage der Versetzungen und Verwendungen, jedoch vor dem „Geprüft“ das Wort „Post-Noten“ beizusetzen, eine Ausfüllung der Rubriken jedoch zu unterlassen, weil die Qualifikation aus dem Postdienste von dem betreffenden Oberpostamte erholt wird.

6. Soferne zur Ausfüllung der Rubrik 15b der vierten Seite zuverlässige Vormerkungen vorhanden sind, kann der Vortrag über erhaltene Verweise und Strafen seitens des Dienstesvorstandes gemacht werden.

7. Der qualificirende Beamte hat die ausgefüllte Qualifikationsliste auf vierter Seite endlich mit Namen und Diensteseigenschaft — nicht mit der Firma der Dienstesstelle — zu unterzeichnen und endlich als Abschluß noch beizusetzen:

„bestätigt“

„der k. Oberbahnamtsdirektor“.

(Fußnote zu Seite 108.)

((Quittungskarten.)

Nach Inhalt des § 104 des Invaliditäts- und Altersversicherungs-Gesetzes „verliert eine Quittungskarte ihre Giltigkeit, wenn sie nicht bis zum Schlusse des dritten Jahres, welches dem am Kopfe der Karte verzeichneten Jahre folgt, zum Umtausche eingereicht worden ist.“

Da nun solche Versicherte, welche mit Quittungskarten in den Dienst der k. Staats-Eisenbahnverwaltung eingetreten und Mitglieder der Arbeiterpensionskasse geworden sind, während der Zugehörigkeit zu dieser Kassen-

einrichtung zur Weiterbenützung ihrer Quittungskarte keinen Anlaß haben, so besteht die Gefahr, daß diese Personen die rechtzeitige Abgabe ihrer Quittungskarte an die Umtauschstelle übersehen und in der Folge durch das Ungiltigwerden der früher benützten Quittungskarte in ihren Ansprüchen auf Invaliden- oder Altersrente Schaden erleiden.

Um dies zu vermeiden, wird hiemit aufmerksam gemacht,

1. daß die im Jahre 1891 ausgestellten Quittungskarten von den Inhabern spätestens bis zum Ende des Jahres 1894 an die Umtauschstellen abgegeben werden müssen, widrigenfalls sie ihre Giltigkeit verlieren,

2. daß es sich für sämmtliche, auf längere Zeit in den Dienst der k. Staatseisenbahnverwaltung eingetretene Versicherte überhaupt empfiehlt, ihre Quittungskarte — auch wenn sie erst nach dem Jahre 1891 ausgestellt ist — an die Umtauschstelle abzugeben, da hiemit ein späteres Versäumen des rechtzeitigen Umtausches und folgeweise das Ungiltigwerden der Quittungskarte ausgeschlossen wird.

Die sämmtlichen Mitglieder der Abtheilung A der Arbeiterpensionskasse sind hienach sofort Seitens der Serienstellen mittels gegenwärtigen Dienstbefehles durch Anschlag in den Arbeitsräumen, durch Umlauf oder in sonst geeigneter Weise zu verständigen; die künftig zugehenden Kassenmitglieder sind beim Eintritt in die Beschäftigung gelegentlich der Abfassung der Anmeldung zur Abtheilung A der Arbeiterpensionskasse auf Vorstehendes entsprechend hinzuweisen. (D. B. 85/1894.)

(Zu Seite 116.)

(Militäranwärter.)

Für Militäranwärter, denen der Civilversorgungsschein abhanden gekommen ist, wird ein neuer Schein nicht ausgefertigt; sie erhalten vielmehr von dem betreff. Generalkommando auf Ansuchen bei Glaubhaftmachung des Verlustes nur eine Bescheinigung dahin, daß und wann ihnen der Versorgungsschein ertheilt worden ist. (§ 1 Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen zu den Grundsätzen für die Besetzung der Subaltern- u. Unterbeamtenstellen bei den Reichs- u. Staatsbehörden. V. u. Anz.-Bl. 66/1885 Seite 745.)

Die Militäranwärter sind zu den in Rede stehenden Bewerbungen vor und nach dem Eintritt der Stellenerledigung insolange berechtigt, bis sie eine etatmäßige Stelle erlangt und angetreten haben, mit welcher Anspruch oder Aussicht auf Ruhegehalt oder dauernde Unterstützung verbunden ist. Nach erfolgter etatsmäßiger Aufstellung ist der Civilversorgungsschein an die Anstellungsbehörde einzusenden und daselbst zu den Akten zu nehmen. (§ 24 I. c.)

(Zu Seite 124.)

Bezüglich der Anwendbarkeit des Reichsunfallversicherungsgesetzes auf die in Probedienstleistung befindlichen **Militär-Anwärter** gilt nunmehr Folgendes:

Nach der Auslegung, welche § 4 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. V. 1885 durch eine Rekurs-Entscheidung des Reichsversicherungs-Amts Nr. 1012 (Amtl. Nachr. 1891 S. 237) erfahren hat, sind als Personen des Soldatenstandes, die nach der angeführten Gesetzesbestimmung von der Unfallversicherung ausgeschlossen sein sollen, nur diejenigen Militärpersonen zu erachten, welche militärdienstlich in unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigt sind. Nachdem nun letztere Voraussetzung bei den in Probedienstleistung befindlichen Militäranwärtern niemals zutrifft, so sind dieselben ohne Unterschied gegen Unfall versichert und wurde daher durch G. D. E. vom

17. I. 1892 Nr. 3211 der Auftrag ertheilt, jede im Dienst erlittene Verletzung eines Militäranwärter nach Maßgabe der für den Vollzug des Unfallversicherungsgesetzes bestehenden Vorschriften zu behandeln und insbesondere sofortige Vorlage der gelben Unfallanzeige gegebenen Falls zu bethätigen.

Da auch die im Probedienst beschäftigten Militäranwärter nicht der Krankenversicherung unterliegen, hat bei Betriebs-Unfällen die Eisenbahnverwaltung denselben Krankengeld (und Krankengeldsmehrbetrag) als Betriebsunternehmer zu gewähren (§ 5 Abs. 10 des Unf. Vers. Ges.).

(Fußnote zu Seite 127.)

(Altersgrenze für die Aufnahme von Civilanwärtern und vorzugsberechtigten Gendarmen.)

Mit Bezugnahme auf die Ausschreiben vom 18. August 1890 Nr. 80731[a] und vom 27. Mai 1892 Nr. 12601 bezeichneten Betreffs, wird nachstehend Auszug aus der höchsten Entschließung vom 4. Oktober lf. Jhrs. Nr 4699[II] zur Kenntnißnahme und Beachtung mitgeteilt.

„Hienach hat die in Art IV § 33 Ziff. 2 der Aufnahmsbestimmungen vom 22. November 1885 für Civilbewerber festgesetzte Altersgrenze von 36 Jahren, welche nach Ziffer 4 der Bekanntmachung des Gesammtministeriums vom 31. Juli 1889 (Ges. u. V. Bl. 1889 S. 431 ff.) und der einschlägigen Ausführungsvorschrift in der Entschl. des unterzeichneten k. Staatsministeriums vom 31. August 1889 Nr. 3508[II] ebenmäßig für die vorzugsberechtigten Gendarmen maßgebend ist, auch für letztere im Allgemeinen als Grenze für die statusmäßige Anstellung innerhalb der Kategorie D des Besoldungstatus, jedoch mit dem Abmaße zu gelten, daß die Anstellung nicht zu versagen ist, wenn der betreffende Bewerber noch vor Ueberschreitung des 36. Lebensjahres zu der vorgeschriebenen vorbereitenden Dienstleistung hat einberufen werden können."

Auf Grund dieser Entschließung kann künftighin von Anträgen auf Erwirkung des Altersdispenses für die statusmäßige Anstellung solcher vorzugsberechtigter Gendarmerieangehöriger abgesehen werden, welche das 36. Lebensjahr im Verlauf der vorbereitenden Verwendung überschritten haben. Hingegen dürfen solche Bewerber aus dem Kreise der vorzugsberechtigten Mannschaften der k. Gendarmerie, welche vor Ueberschreitung des 36. Lebensjahres zur vorbereitenden Verwendung für erledigte und ihnen bestimmungsgemäß vorzubehaltende statusmäßige Stellen nicht mehr eingerufen werden bezw. vor Ueberschreitung der bezeichneten Altersgrenze den Vorbereitungsdienst nicht antreten können, zu letzterem ohne höhere Ermächtigung überhaupt nicht mehr zugelassen werden. (G. D. E. 108101 v. 25. XI. 94.)

(Zu Seite 151.)

(Behandlung der eisernen Petroleumfässer.)

Nach einem Bericht der k. Centralmagazins-Verwaltung Nürnberg werden die neu angeschafften eisernen Petroleumfässer auf den äußeren Stationen, sowie auf dem Transport dahin und zurück so schonungslos behandelt, daß schon viele Fässer bedeutende Beschädigungen ausweisen.

Da hiedurch nicht allein bald kostspielige Reparaturen nothwendig werden, sondern auch die Dauerhaftigkeit der Fässer stark beeinträchtigt wird, sind alle betheiligten Dienstesstellen strengstens anzuweisen, das mit dem Abfüllen und bei dem Transport der Fässer beschäftigte Personal genau zu überwachen und gegen Alle, welche sich in der Behandlung der Fässer eine Nachlässigkeit zu schulden kommen lassen, strafend einzuschreiten.

Sollten bei einer oder der anderen Dienstesstelle auch fernerhin öfters Beschädigungen der Fässer vorkommen, müßten, wenn nicht der Fehlige ermittelt oder der Nachweis erbracht werden kann, daß die Schäden schon vor Ablieferung der Fässer an die betreffende Dienstesstelle vorhanden waren, die Vorstände der letzteren zur Verantwortung gezogen werden.

Um sofort constatiren zu können, wo Beschädigungen der Fässer entstanden sind, ist von jedem größeren Defect bei Absendung eines Fasses auf dem Lieferschein kurzer Vermerk zu machen.

Wo letzterer fehlt, ist anzunehmen, daß das betreffende Faß ohne Beschädigung zum Versandte kam. (G. D. E. 53441 v. 27. V. 95.)

(Fußnote zu Seite 170.)

(Rampenverzeichniss.)

Mehrfache in neuerer Zeit vorgekommene Fälle, daß auf offenen Bremskastenwagen verladene Straßenfuhrwerke auf der Empfangsstation in Folge Zusammentreffens der Kopframpe mit der Bremsvorrichtung des verwendeten Güterwagens erst entladen werden konnten, nachdem der Wagen auf einer mit Drehscheibe versehenen Nachbarstation gedreht worden war, sowie überhaupt das Bedürfniß, den Stationen einen Behelf an die Seite zu geben, aus welchem zu entnehmen ist, inwieweit die bayerischen Hauptbahnstationen mit Laderampen ausgerüstet sind, hat zur Herstellung eines Verzeichnisses der Rampen in den Haupt- und Vizinalbahnstationen der k. b. Staatseisenbahnen geführt, welches demnächst durch das Materialdepot zur Ausgabe gelangen wird.

In dem Verzeichniß finden sich nicht nur die auf den einzelnen Stationen vorhandenen fahrbaren Rampen, sondern auch die festen Längsrampen und deren Größe, die festen Kopframpen nebst deren Ausladerichtung, sowie die Drehscheiben und deren Durchmesser vorgetragen.

Das Verzeichniß ist zunächst dazu bestimmt, die Stationen und Güterexpeditionen über die an den einzelnen Stationen vorhandenen Rampen- und Drehscheibenanlagen zu informiren und sie in die Lage zu versetzen, auch dem Publikum entsprechende Auskunft zu ertheilen.

Das Rampenverzeichniß setzt die Stationen ferner in die Lage, ermessen zu können, ob bei Verwendung offener Bremswagen zur Beladung mit Fahrzeugen oder anderen Gegenständen, welche nur über die Stirnseiten der Wagen aus geladen werden können, eine besondere Stellung dieser Wagen im Zuge mit Rücksicht auf die Ausladerichtung der Kopframpe an der Adreßstation geboten ist. Die Versandtstation hat daher jeweils, soferne nach dem Verzeichniß auf der Entladestation eine Drehscheibe mit genügendem Durchmesser zur Ausdrehung des mit einem derartigen Gegenstande beladenen Wagens nicht zur Verfügung steht, dafür Sorge zu tragen, daß der Wagen in solcher Stellung an seinem Bestimmungsort eintrifft, daß bei dessen Verschiebung an die Kopframpe der Bremssitz nach der der Ausladerichtung der Rampe entgegengesetzten Seite zu stehen kommt. Soferne die Versandtstation nicht in der Lage ist, dem Wagen selbst die erforderliche Richtung zu geben, hat sie mittelst des auf die Frachtkarte an augenfälliger Stelle und mit rother Tinte zu setzenden Vermerkes: „Wagen ist in . . . . zu drehen", die nächst vorgelegene Rangir- oder eventuell Unterwegsstation mit genügendem Aufenthalt hiezu zu veranlassen.

Für die von außerbayerischen Stationen auf die bayerischen Staatsbahnen übergehenden Wagen der bezeichneten Art hat die Uebergangsstation das Erforderliche vorzukehren.

Auch dann wenn eine diesbezügliche Anweisung der Versandt- oder Uebergangsstation nicht vorliegt, hat die der Entladestation nächst vorgelegene Rangirstation die richtige Einstellung derartiger Wagen in die Züge herbeizuführen.

Selbstverständlich ist auch bei der Bestellung von Wagen zur Beladung an der Kopframpe Seitens der bestellenden Station, sowie bei der Wagenzuweisung zu diesem Zwecke Seitens der Vertheilungsstelle auf die richtige Stellung des *Bremssitzes* Rücksicht zu nehmen.

Bemerkt wird, daß die vorstehende Anweisung zur Hintanhaltung von Verzögerungen beim Ent- und Beladen der Wagen im Interesse des Publikums, ebenso wie der Bahnverwaltung erlassen ist, daß aber von den Parteien Ansprüche irgend welcher Art aus den getroffenen Anordnungen nicht abgeleitet werden können.

Der vorliegende Dienstbefehl ist dem betheiligten Personal zur Kenntniß zu bringen. Das Rampenverzeichniß ist von den Oberbahnämtern unter den betheiligten Stationen und Güterexpeditionen zu vertheilen und dafür Sorge zu tragen, daß dasselbe auf den Rangirstationen zum jederzeitigen Gebrauch des Transitdienst- und Rangirpersonals aufliegt, bzw. soweit es als erforderlich erscheint, dem Personal behändigt wird.

Die Oberbahnämter haben hienach den Bedarf für ihren Bezirk nach Vorschrift beim Materialdepot zu bestellen und für den Vollzug der im Vorstehenden getroffenen Anordnungen Sorge zu tragen.

Zum Zwecke der Evidenthaltung des Verzeichnisses haben die Oberbahnämter alljährlich bis 5. Januar Ergänzungs- und Aenderungs- bzw. Fehlanzeigen anher vorzulegen.

Für die Stationen der Lokalbahnen wird ein gesondertes Verzeichniß zur Auflage gelangen. (D. B. 45, 1894.)

(Fußnote zu Seite 187.)

(Beschwerdebuch.)

Infolge der in mehrfacher Beziehung veränderten Verhältnisse ist eine Revision der Vorschriften über die Führung der Beschwerdebücher und über die Controle derselben notwendig geworden und es wird daher unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Vorschriften Nachstehendes bestimmt:

1. Die Beschwerdebücher müssen in der bisherigen Form auf allen Stationen ohne Ausnahme gehalten werden; dieselben müssen im Geschäftszimmer des Stationsvorstandes, oder, wo ein eigenes Jourzimmer besteht, in diesem aufliegen, und den Reisenden, welche Beschwerden eintragen wollen, jederzeit augenblicklich und auf das Bereitwilligste vorgelegt werden.

2. Jede eingetragene Beschwerde, wobei § 4 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands zu beobachten ist, muß mit dem nächsten nach dem Eintrag bei dem vorgesetzten Oberamte eintreffenden Zuge an dasselbe in beglaubigter Abschrift eingesendet werden.

Lokalämter am Sitze der Oberämter haben in gleicher Weise dem Oberamte Vorlage zu machen.

3. Die inspizirenden Beamten, Ober- und Lokal-Inspektoren, haben sich auf den Stationen ihres Bezirkes die Beschwerdebücher vorlegen zu lassen und sie mit ihrem Visa zu versehen.

4. Die Untersuchung der erhobenen Beschwerden steht an Lokalamtsstationen den Lokal-Amtsvorständen, an den übrigen Stationen den Oberämtern zu.

Letzterem kömmt auch die Bescheidung sämmtlicher erhobener Beschwerden zu, soferne sich der Gegenstand nicht etwa zur Vorlage an die G. D. eignet.

5. Die Verhandlungen über alle im Laufe eines Monats vorgekommenen Beschwerden sind den Monatsvorlagen beizufügen und deshalb im Vorlagebericht ausdrücklich zu erwähnen oder Fehlanzeige zu machen. (V. u. A. Bl. Nr. 38 v. J. 1870.)

Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben vom 25. April 1870 Nr. 10530 (Verordngs.- u. Anzeigeblatt Nr. 38) bezw. als Ergänzung zu demselben, wird hiemit angeordnet, was folgt:

1. Auf der ersten Seite der Beschwerdebücher ist die Seitenzahl derselben durch das vorgesetzte Bahnamt zu konstatieren.

2. In der Rubrik „Getroffene Verfügung oder Bemerkung der Oberbehörde"

ist vorzumerken, an welchem Tage die Einsendung der beglaubigten Abschrift der in das Beschwerdebuch eingetragene Beschwerde an die vorgesetzte Behörde nach Ziffer 2 des Ausschreibens vom 25. April 1870 Nr. 10930 stattgefunden hat.

In gleicher Weise hat die in bezeichneter Rubrik einzutragende Erledigungs-Vormerkung ersehen zu lassen, daß und in welcher Weise der Beschwerdeführer verbeschieden worden ist, oder was sonst zur Behebung oder aus Anlaß der Beschwerde angeordnet wurde.

3. Die an die Beschwerdeführer abzugebenden Bescheide haben, falls sie ablehnend lauten, zugleich die bezüglichen Motive zu enthalten.

4. In den sämtlichen Restaurations- und Wartsaal-Lokalitäten, sowie an den Billetenschaltern ist die in Abschrift beiliegende Bekanntmachung, behufs Verständigung des Publikums über den Ort, wo die Beschwerdebücher aufliegen, anzuheften.

Schließlich wird die Erwartung ausgesprochen, daß den vorstehenden, sowie den in dem oben aufgeführten Ausschreiben enthaltenen Bestimmungen der strikteste Vollzug zu Teil wird, wobei insbesondere noch behufs entsprechender Anweisung des beteiligten Personales aufmerksam zu machen ist, daß die Beschwerdebücher behufs Eintragung von Beschwerden in dieselben unter keiner Bedingung verweigert werden dürfen. (G. D. E. 59663 v. 14. XII. 74.)

Beilage zur Gen. Dir. Entschl. vom 14. Dez 1874 Nr. 59663.

Bekanntmachung.

Das reisende Publikum wird ersucht, etwaige Beschwerden in das im Stationsbureau aufliegende Beschwerdebuch einzutragen.

(Fußnote zu Seite 190.)

(Freilaufenlassen von Hunden in den Bahnhöfen.)

Auf eine an die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen gerichtete Anfrage, ob eine gesetzliche Bestimmung bestehe, nach welcher das Freilaufenlassen von Hunden in den Bahnhöfen strafbar sei, erging mit G. D. E. 35813 v. 9. IV. 94 der Bescheid, daß das Verbot des Freilaufenlassens von Hunden im Innern der Bahnhöfe lediglich eine administrative Maßregel ist, welche eine gesetzliche Grundlage zu einer strafrechtlichen Verfolgung nicht bieten kann.

Selbstverständlich bleibt es der Eisenbahnverwaltung in sochen Fällen unbenommen, den Zuwiderhandelnden das Betreten bezw. das Verweilen innerhalb der Bahnhofräume zu untersagen und im Weigerungsfalle Antrag auf strafrechtliche Verfolgung wegen Hausfriedensbruches zu stellen.

Hienach ist künftig zu verfahren und wäre demnach bei etwaiger Weigerung des Verlassens des Bahnhofes, nachdem das fernere Verweilen in demselben mit einem nicht an der Leine geführten Hunde einmal untersagt wurde, die betreffende Persönlichkeit dem Oberbahnamte zur Anzeige zu bringen.

(Zu Seite 206.)

(Wagenüberlastung und zu niedere Gewichtsangabe.)

Das über die zulässige Belastungsgrenze von 10500 kg hinausgehende Gewichtsquantum ist unter Berechnung der Ladegebühren abladen zu lassen und der Absender zur weiteren Verfügung hierüber aufzufordern. Verfügt der letztere eine Zurück- und Weitersendung, so ist diese unter Berechnung der tarifmäßigen Fracht zu bethätigen. Gleichzeitig ist das Gewicht der im Wagen verbliebenen Sendung im Frachtbriefe und in der Frachtkarte auf 10500 kg. richtig zu stellen, und die Fracht für dieses Gewicht zu berichtigen.

Muß der Wagen wegen Laufunfähigkeit jedoch umgeladen werden, so ist, wenn ein Wagen mit ausreichender Tragkraft vorhanden ist, die ganze

Sendung umzuladen. In den Begleitpapieren ist das Gewicht und die Fracht gleichfalls zu berichtigen, außerdem ist die tarifmäßige Gebühr für die Umladung zu berechnen.

Die erwachsenen Ladegebühren sind nebst den zu berechnenden Frachtzuschlägen (s. ad 3) in den Begleitpapieren (Frachtbrief und Frachtkarte) ersichtlich zu machen, jedoch mit eigener Karte der Empfangsstation als Nachnahme anzurechnen. Die Ladegebühren sind sodann vorschriftsmäßig zu verrechnen (vgl. V. O. Bl. Nr. 41 v. 18. VI. 1887 und Handbuch Thl. III Seite 78 und ff.), die der Frachtzuschläge aber bis zu weiterer Verfügung zu hinterlegen. Der für Wagenreparatur muthmaßlich erwachsende Betrag ist gleichfalls als Nachnahme der Empfangsstation zuzukartiren und bis zu weiterer Verfügung zu hinterlegen. Die bei der einhebenden Station hinterlegten Frachtzuschläge sind in das gemäß § 37 der Vorschr. über die Kassa- und Buchführung vom 1. VI. 94 zu führende Register über erhobene Frachtzuschläge einzutragen.

ad. 3. Da sowohl eine zu niedrige Gewichtsangabe als eine Ueberlastung des Wagens seitens des Absenders gegeben ist, so ist sowohl für zu niedrige Gewichtsangabe als für Ueberlastung ein Frachtzuschlag zu berechnen. Der erstere beträgt das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für das angegebene und der für das ermittelte Gewicht, auf die ganze im Frachtbrief angegebene Beförderungsstrecke, der letztere das Sechsfache der Fracht für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht.

Im vorliegenden Falle ist daher, wenn der Frachtsatz für Weizen (Sp. T. I) für die Strecke Regensburg—Tölz = 191 km per 100 kg 0,98 *M.* beträgt, zu berechnen:

a) An Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe: 2 × (107,80—98) = 19 Mk. 60 Pfg.

b) an Frachtzuschlag für Ueberlastung: 6 × (500×0,98) = 29,40 *M.*

An Mehrfracht ist, wenn das Uebergewicht von 500 kg in Schaftlach abgeworfen wurde zu berechnen:

α) für das auf dem Wagen verbleibende Mehrgewicht von 500 kg für die Strecke Regensburg—Tölz 5 × 0,98 = 4 Mk. 90 Pfg.,

β) für das abgeladene Uebergewicht für die Strecke Regensburg—Schaftlach = 181 km bei 0,93 pro 100 kg (Sp. T. I); 5 × 0,93 = 4 Mk. 70 Pfg.

Als Abladegebühr für 500 kg kommen 20 Pfg. Ladegebühr zur Berechnung.

Wie für die Fracht, so haftet auch für den Frachtzuschlag das Gut als Pfand und darf erst gegen Erlag desselben ausgehändigt werden.

Anmerkung: Die Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen sind in Art. 7 Abs. 4 des Int. Uebereinkommens und § 3 der Ausführungsbestimmungen hiezu sowie in § 53 Abs. 7—13 der V. O. (s. Nachtr. II vom 15. XI. 95 zu Theil I des deutschen Eisenbahngütertarifs vom 1. April 1894) enthalten. In der Kundm. 12 des deutschen Eisenb. Verk. Verb. vom 15. XI. 95 sind die hinsichtlich der Erhebung von Frachtzuschlägen nach dem Int. Uebereinkommen und der V. O. bestehenden Unterschiede näher hervorgehoben und zugleich ausführliche Bestimmungen über das bei Erhebung des Frachtzuschlages einzuhaltende Verfahren gegeben. Die Kundm. 12 vom 15. XI. 1895 enthält gegenüber der bisherigen Ausgabe derselben vom 1. I. 1893 verschiedene Abweichungen, welche sich auf die mit 15. XI. 95 erfolgte Neufassung des § 53 der V. O. gründen und in D. B. 29 v. 4. III. 96 zusammengestellt sind. Die betreffenden Bestimmungen des D. B. 29 lauten:

1) § 1 Ziff. 1 e *) „Zu beachten ist die verschiedene Berechnungsweise des Frachtzuschlages für unrichtige Inhaltsangabe bei Sendungen, auf welche die deutsche Verkehrsordnung, und bei solchen Sendungen, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

*) Der Kundmachung 12.

2) § 1 Ziff. 1 f. Neu ist die Einführung eines Frachtzuschlages für zu niedrige Angabe des Gewichtes einer Wagenladung.

Bei Sendungen, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet, wird genannter Frachtzuschlag nicht erhoben

3) § 1 Ziff. 1 g. In der Berechnung des Frachtzuschlages für Wagenüberlastung ist eine wesentliche Aenderung gegenüber den bisherigen Bestimmungen eingetreten. Bei Sendungen, auf welche die Verkehrsordnung Anwendung findet, beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht, bei Sendungen, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet, hingegen das Zehnfache der Fracht für das das Ladegewicht übersteigende Gewicht.

Dieser Frachtzuschlag gelangt bei internationalen Sendungen nicht schon dann zu Erhebung, wenn das Ladegewicht überschritten wird, sondern — ebenso wie bei Sendungen, auf welche die Verkehrsordnung Anwendung findet — erst dann, wenn das Gewicht der Sendung die höchste zulässige Belastung des Wagens (vgl. § 1 Ziff. 4 der Kundmachung 12) überschreitet.

4) § 2 Ziff. 3. Wenn sich bei der offiziellen Belastungsrevision ergibt, daß das Gewicht einer Wagenladung im Frachtbriefe zu niedrig angegeben ist oder daß eine Wagenüberlastung vorliegt, so ist dem Aufgeber die Richtigstellung der Frachtbriefangabe erlaubt bezw. die Regulirung der Ladung zu gestatten, soweit es sich nicht um Sendungen handelt, deren Gewicht vom Aufgeber ohne Weiteres in zuverlässiger Weise festgestelt werden kann, wie z. B. Sammelladungen der Spediteure, Getreide in Säcken u. dgl.

Frachtbrieferklärungen, wodurch der Aufgeber die Eisenbahn zur Berichtigung seiner Frachtbriefgewichtsangabe nach Maßgabe des Befundes der Belastungsrevision ermächtigt, wie z. B. die Erklärung: „Bahngewicht anerkannt", sind nicht zu beanstanden.

5) § 4 Ziff. 5. Zur Aufnahme der Verhandlungen sind für den Bereich der k. bayer. Staatseisenbahnen folgende Formulare aufgelegt:

a) 2129. Verhandlung über unrichtige Inhaltsangabe bei denjenigen Gütern, welche in § 1 Abs. 4 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und in der Anlage 1 zu diesem Uebereinkommen genannt sind, sowie bei Außerachtlassung gegebener Sicherheitsvorschriften.

b) 1776. Verhandlung über unrichtige Inhaltsangabe bei in § 50 A Ziffer 4 oder in Anlage B der Verkehrs-Ordnung genannten Gütern und bei Außerachtlassung gegebener Sicherheitsvorschriften G. 1893.

c) 2130. Verhandlung über unrichtige Inhaltsangabe bei denjenigen Gütern, welche in § 1 Abs 4 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und in der Anlage 1 zu diesem Uebereinkommen nicht genannt sind.

d) 1777. Verhandlung über unrichtige Inhaltsangabe bei in § 50 A Ziffer 4 oder in Anlage B der Verkehrs-Ordnung nicht genannten Gütern.

e) 1777a. Verhandlung über zu niedrige Gewichtsangabe bei Wagenladungen. (Giltig nur bei Sendungen, auf welche die deutsche Verkehrsordnung Anwendung findet.)

f) 1778. Verhandlung über Wagenüberlastung. (Giltig für den internationalen Verkehr.)

g) 1778a. Verhandlung über zu niedrige Gewichtsangabe und Wagenüberlastung. (Giltig nur bei Sendungen, auf welche die Bestimmungen der Verkehrsordnung Anwendung finden.)

Die Formulare Nr. 2129, 1776 und 2130 entsprechen den bisherigen Formularen gleicher Nummer. (Dienstbefehl Nr. 34 vom 21. April 1893.) Die übrigen vorbezeichneten Formulare d—g sind neu aufgelegt und daher die bisherigen Formulare 1777 (G. 1893) u. 1778 (G. 1894) nicht weiterzuverwenden."

(Zu Seite 214.)

(Anlage III.)

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen.

**Verhandlung über zu niedrige Gewichts-
angabe und Wagenüberlastung.
(Verkehrsordnung.)**

Absender *Joseph Bleibtreu, Regensburg.*

Empfänger *Anton Schmidbauer, Tölz.*

Schaftlach, den *3. Januar* 18*96*.

Der zur Karte von *Regensburg* nach *Tölz* Nr. *1* vom *1. Januar* 18*96* gehörige Wagen der *K. Bayer. Staats-* Bahn Nr. *32684*, laut Frachtbrief beladen mit *10000* kg *Weizen* ist in Folge *Warmlaufens hier abgestellt*

amtlich nachgewogen worden und wurde dabei ermittelt:

Bruttogewicht des Wagens mit der Ladung	*17500* kg,
Eigengewicht des Wagens laut Anschrift	*6500* „ ,
Durch Nachwägung ermitteltes Eigengewicht des Wagens .	*6500* „ ,
bleibt Gewicht der Ladung . . .	*11000* kg,
Es ergiebt sich mithin gegenüber dem angegebenen Gewichte von	*10000* „ ,
I. ein Mehrgewicht von	*1000* kg,
und gegenüber der höchsten Belastungsgrenze des Wagens von	*10500* „ ,
II. ein Ueberlastungsgewicht von . . .	*500* „ .

Die Fracht für die ganze Frachtbriefstrecke von *Regensburg* bis *Tölz* beträgt nach dem Satze von *0,98* M. für 100 kg

Zu I.

für das ermittelte Gewicht von *11000* kg .	*107,80* M
für das angegebene Gewicht von *10000* kg .	*98,—* „
Frachtunterschied	*9,80* M.

Zu II.

für das Ueberlastungsgewicht von *500* kg .	*4,90* M.

Fortsetzung nächste Seite.

Der Frachtzuschlag berechnet sich hiernach wie folgt:

a) wegen zu niedriger Gewichtsangabe im doppelten Betrage des vorstehend unter I berechneten Frachtunterschiedes, d. i. 2 × *9,80* M. = ... *19,60* M.

b) wegen Wagenüberlastung im 6 fachen Betrag der vorstehend unter II berechneten Fracht für das Ueberlastungsgewicht von *500* kg, d. i. 6 × *4,90* M. = *29,40* M.

zusammen *49,00* M.

mit Worten:) *Vierzig neun Mark keinen Pfennig*

Der Versandstation *Regensburg* ist Mittheilung gemacht*)

Das Uebergewicht von 500 kg wurde in Schaftlach abgeladen.

Anerkannt und unterschrieben.
Der Absender (Empfänger).

....

Die Zeugen.

Anton Frey, Stationsdiener.
Joseph Spinde, Stationstaglöhner.

Die *Güter*-**Abfertigungsstelle.**

N. N.

*) Etwaige Bemerkungen über die muthmaßliche Ursache der Ueberlastung — Witterung —, wo das Uebergewicht geblieben ꝛc. ꝛc.

(Zu Seite 212.)

(Wagenbestandtheile.)

Gemäß § 20 Absatz 4 des Vereinswagenübereinkommens sind die durch Beschädigung von Wagen getrennten Bestandtheile an die Heimathbahn mittelst kartirten Begleitscheins zurückzuschicken, in welchem die Gegenstände, deren Zustand und die Wagennummer zu bezeichnen ist.

Wenn in § 25 Absatz 3 desselben Uebereinkommens ausgesprochen ist, daß beschädigte, aber noch brauchbare Wagentheile stets an die Wageneigenthümerin zurückzusenden sind, und aus diesem Wortlaut gefolgert wird, daß damit die Rücksendung der Theile mit dem betreffenden Wagen *selbst nicht ausgeschlossen* sei, so ist hiezu zu bemerken, daß dieser Absatz

lediglich die verschiedene Behandlung der Wagentheile erörtert, je nachdem dieselben brauchbar oder nicht mehr brauchbar sind.

Das Verlangen der 2c. Organe in N. die Kuppeltheile abzunehmen und den Wagen zu bekleben, war demnach übereinkommengemäß gerechtfertigt, nur hätte der Wagen bereits in der Beschädigungsstation N. in dieser Weise behandelt werden sollen und wären die abgerissenen Theile von dort einzusenden gewesen. (G. D. E. 35322 II v. 4. IV. 95.)

(Zu Seite 216.)

(Pfändungen und Beschlagnahmen von Frachtgütern.)

I. Die Pfändung des im Gewahrsam der Eisenbahn befindlichen Frachtgutes kann entweder in der Form der körperlichen Pfändung durch einen Gerichtsvollzieher oder in der Form der Pfändung des Anspruches auf Herausgabe des Gutes durch gerichtlichen Beschluß erfolgen.

Der körperlichen Pfändung durch einen Gerichtsvollzieher ist seitens des Abfertigungsbeamten Namens der Eisenbahnverwaltung mit folgender Erklärung zu widersprechen: „Ich widerspreche der beabsichtigten Pfändung und verweigere die Herausgabe des Gutes (§ 54 Abs. 1 der Abf. Vorschr.). Steht auf diese Erklärung hin der Gerichtsvollzieher von der Pfändung ab, so ist das Gut dem Empfänger ohne Weiteres auszuliefern, bezw., wenn der Empfänger die Annahme verweigert, nach den Bestimmungen des § 70 der B. O. zu verfahren. Nimmt aber der Gerichtsvollzieher trotz des Widerspruches die Pfändung vor, so ist darauf zu dringen, daß die obige Widerspruchserklärung in das Pfändungsprotokoll aufgenommen werde und sofort nach Vorschrift des D. B. No. 72/1894 lit. c ein Schreiben an das Centralbureau der Generaldirektion zu richten. Bis zum Eintreffen einer Entscheidung der Generaldirektion ist das Gut zurückzubehalten und sodann nach Maßgabe der Entscheidung zu verfahren.

Wird der Abfertigungsstelle ein gerichtlicher Beschluß zugestellt, wonach der Anspruch auf Herausgabe eines Frachtgutes mit der Anordnung gepfändet wird, dasselbe an einen von dem Gläubiger zu beauftragenden Gerichtsvollzieher herauszugeben, so ist die Annahme dieses Beschlusses, wenn er vom Gerichtsvollzieher persönlich zugestellt wird, zu verweigern und der Gerichtsvollzieher auf die mit D. B. 49/1894 bekannt gegebene Justiz-Min.-Entschl. vom 12. Mai 1894 Nr. 9278 hinzuweisen. Ist die Zustellung dieses Beschlusses aber durch die Post erfolgt, so ist das zugestellte Schriftstück dem betr. Gerichtsvollzieher unter gleichem Hinweis von Amtswegen schleunigst gegen Empfangsbestätigung zurückzusenden. Steht der Gerichtsvollzieher auf die erklärte Verweigerung der Annahme der Zustellung von der letzteren ab, so ist das Gut dem Empfänger auszuhändigen bezw. bei Annahmeverweigerung seitens des Empfängers nach Vorschrift des § 70 der B. O. zu verfahren. Wird aber der Abfertigungsstelle trotz erklärter Verweigerung der Annahme der Zustellung ein gerichtlicher Pfändungsbeschluß durch den Gerichtsvollzieher zugestellt, so ist nach Maßgabe des D. B. 72/1894 lit. b sofort ein Schreiben an das Centralbureau der General-Direktion zu richten, in welchem alles für die zu erlassende Entscheidung erforderliche thatsächliche Material unter Beigabe des zugestellten Beschlusses und der Zustellungsurkunde sowie einer Abschrift der Frachtkarte und des Frachtbriefes eingehend mitzutheilen ist; bis zum Eintreffen der Entscheidung der Generaldirektion ist das Gut zurückzubehalten.

II. Gegen straf- oder polizeiliche Beschlagnahme eines *Gutes ist Widerspruch* nicht zu erheben und auf Verlangen das Gut gegen *Empfangsbescheinigung* herauszugeben. Hierbei ist ein etwaiger Anspruch

auf Fracht- und sonstige Gebühren dem beschlagnehmenden Beamten gegenüber zu erheben, die Herausgabe des Gutes von Zahlung dieser Gebühren aber nicht abhängig zu machen. Dasselbe hat zu geschehen, wenn ein Gut im Zoll- oder Steuerstrafverfahren von einem Zoll- oder Steuerbeamten beschlagnahmt wird (§ 54 Abs. 3 der allgem. Abf. Vorschr.). Hiezu ist im D. B. 100/1895 noch bestimmt:

„Im Hinblick auf die Bestimmung in § 1 Ziff. 3 und 4 der Allerhöchsten Verordnung vom 31. August 1879, die Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft betreffend (Justizministerialblatt S. 536), erscheinen auch die Gendarmeriemannschaften sowie die zur Handhabung der Ortspolizei und des Feldschutzes aufgestellten Beamten und Bediensteten der Gemeinden und der Polizeidirektion München bezüglich derjenigen strafbaren Handlungen, zu deren Erforschung und Anzeige sie je nach ihrer Dienstaufgabe verpflichtet sind, ferner bezüglich der Forstrügesachen, dann der Jagdvergehen und der Uebertretungen jagdpolizeilicher Vorschriften alle in den bestehenden Forstgesetzen als Hilfsorgane zur Handhabung der Forstpolizei bezeichneten Bediensteten als Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft, welchen daher auch gemäß § 98 der Strafprozeßordnung für das deutsche Reich bei Gefahr auf Verzug die Befugniß zur Beschlagnahme von Gütern zusteht, die sich im Gewahrsam der Eisenbahn befinden.

Es ist mithin auch der bloßen Anordnung eines Gendarmen oder eines anderen der vorbezeichneten Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft wegen vorläufiger Zulassung der Beschlagnahme und Zurückhaltung oder Herausgabe von Gegenständen, welche als Beweismittel für die Untersuchung von Bedeutung sein können oder der Einziehung unterliegen und sich im Gewahrsam der Eisenbahn befinden, seitens der Abfertigungsbeamten der Güter- und Gepäckexpeditionen Folge zu leisten und im Uebrigen gemäß Ziffer 4 der Abfertigungsvorschriften und der bayerischen Zusatzbestimmung hiezu sofort unter Vorlage der erwachsenen Aktenstücke zu berichten.

Das Weitere wegen der Beibringung des Nachweises der richterlichen Bestätigung einer solchen Anordnung von Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft, soweit solche Bestätigung nach Maßgabe des § 98 Absatz 2 der Strafprozeßordnung erforderlich ist, wird bei Verfügung auf den Bericht mitveranlaßt werden."

(Fußnote zu Seite 235.)

(Rettungswagen.)

Die bei vorkommenden Unfällen bisher zum Kranken- und Verwundetentransport bahnseitig vorhandenen Einrichtungen entsprachen nur notdürftig den zu solchen Transporten unbedingten Erfordernissen.

Wenn auch die freiwilligen Sanitätskolonnen in anerkennungswerther Weise diese Einrichtungen aus den eigenen Beständen nach Möglichkeit ergänzten, so waren die zur Verfügung stehenden Transportmittel im Allgemeinen keineswegs so vollständig, daß die Beförderung und die Unterbringung der Kranken und Verwundeten in jeder Beziehung als gesichert erachtet werden konnte. Um hier entsprechende Abhilfe zu schaffen und eine einheitlichere Organisation des Rettungswesens bei Eisenbahnunfällen zu erzielen, wurde die Beschaffung von 10 vollständig ausgerüsteten Kranken- und Verwundeten-Transportwagen (Rettungswagen) als Bedürfniß erachtet, damit in jedem Oberamtsbezirke mindestens ein solcher Wagen auf einer größeren Station oder einem günstig gelegenen Knotenpunkte hinterstellt ist und für Unglücksfälle zur Verfügung steht.

Das k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern hat mit höchster Verfügung vom 16. Juni 1892 Nr. 2963[II] die Beschaffung dieser Wagen, deren Einrichtung in den Grundzügen mit den freiwilligen Sanitäts-

kolonnen vereinbart wurde, genehmigt und sind diese Wagen Nr. 71—80 nunmehr abgeliefert.

In Erwägung, daß die Lage der Stationen am Sitze des k. Oberbahnamtes den raschen Transport der Wagen nach den verschiedenen Bahnlinien ermöglicht, außerdem auch in den betreffenden Orten meistentheils die Verbände der freiwilligen Sanitätskolonnen bestehen, deren Mannschaft in opferwilliger Weise bei Eisenbahn-Unfällen Hilfe leistet, hat man die Hinterstellung der Wagen und zwar:

Nr. 71 bei der Station Augsburg,
„ 72 „ „ „ Bamberg,
„ 73 „ „ „ Ingolstadt,
„ 74 „ „ „ Kempten,
„ 75 „ „ „ München,
„ 76 „ „ „ Nürnberg,
„ 77 „ „ „ Regensburg,
„ 78 „ „ „ Rosenheim,
„ 79 „ „ „ Weiden,
„ 80 „ „ „ Würzburg

beschlossen. G. D. E. 132501 v. 8. XII. 93.

(Zu Seite 240, Ziffer 8.)
(Verkehrsstörungen.)

Die Ziffer 8 des Dienstbefehls Nr. 49 v. J. 1888 erhält folgende Fassung:

8. Den mit direkten Fahrkarten versehenen, schon unterwegs befindlichen Reisenden ist es gestattet, Hülfslinien ohne Nachzahlung zu benützen; es wird hiewegen auf die Zusatzbestimmungen zu § 26 der Verkehrs-Ordnung im deutschen Eisenbahn-Personentarif Teil I verwiesen.

Die hülfsweise Benützung der als solche bekannt gegebenen Luxuszüge ist hierbei ausgeschlossen.

Die Ablenkungsstation führt über die Beförderung von Reisenden und Gepäckstücken über eine Hülfsstrecke ein Verzeichniß nach dem dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement als Anlage A beigefügten Muster und legt solches am Schlusse des Monats der Verkehrs-Kontrole vor.

Dieses Verzeichniß hat außer den Angaben, welche sich aus dem Vordrucke des Formulars ergeben, zu enthalten: Nummer und Art der Fahrtausweise z. B. (einfache Personenzugs- oder Schnellzugs-Rückfahrkarte), bei festen Rundreiseheften(-karten) Angabe des Verkehrs und der Touren-Nummer, bei zusammengestellten Fahrscheinheften Reihenzahl und Nummer der umgeschriebenen Fahrscheine.

Eine Verausgabung direkter Fahrkarten für Reisen über gesperrte Strecken hinaus findet nach der Bekanntgabe dieser Sperrung nicht mehr statt, sofern nicht hierüber besondere Abmachungen unter den betheiligten Verwaltungen vorhanden sind.

Das im vorstehenden Absatz 3 angeordnete Verfahren findet auch dann Anwendung, wenn bei einer Anschlußversäumniß wegen Zugverspätung gemäß den im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teil I, enthaltenen Zusatzbestimmungen zu § 26 der Verkehrs-Ordnung Fahrkarten und Gepäcksendungen für eine Hülfslinie umgeschrieben werden. Bei Anfertigung eines Verzeichnisses nach dem in diesem Absatz erwähnten Muster ist jedoch in der Ueberschrift anstatt: „Verkehrsstörungen“ zu setzen „Zugverspätungen“.

Der Dienstbefehl Nr. 120 vom Jahre 1890 wird hiedurch aufgehoben. (D. B. 33/1896.)

(Zu Seite 244.)
(Verkehrsstörungen.)

Im Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Bayern *und weiter anderseits* sind über die Behandlung von Gütersendungen,

welche in Folge von Transport-Hindernissen von den regelmäßigen Verkehrswegen auf Hilfswege abgelenkt werden, die näheren Bestimmungen in einem Uebereinkommen vom 1. September 1894 enthalten. Mit G. D. E. Nr. 115489 v. 27. X. 1894 wurde hiezu noch Folgendes bestimmt: „Dieses Uebereinkommen tritt (ausgenommen im Verkehr mit Italien) stets und ohne Weiteres in Kraft, wenn durch unvorhergesehene Ereignisse auf den Linien der unter Art. 1 genannten Verwaltungen*) Transport-Hindernisse entstehen, welche die Leitung der Sendungen nach Maßgabe der Verkehrsleitungsvorschriften unmöglich machen.

In diesem Falle sind die Bestimmungen in Art. 3, 5, 6 und 7 auf das Genaueste zu befolgen und ist die darin vorgeschriebene Abänderung, bezw. Ergänzung der Güterfrachtkarten sowie die Anfertigung der dortselbst bezeichneten Nachweisungen, Wagenverzeichnisse und Transit-Ausweise mit aller Sorgfalt zu bewirken.

Nachdem die Erstellung der im Art. 8 vorgesehenen Hilfsrouten-Abrechnung dem Tarifbureau der G. D. übertragen ist, hat auch die Einsendung der unter Art. 7 erwähnten Transit-Ausweise an dasselbe zu erfolgen.

Die unter Art. 5 u. 6 angeordneten Wagenverzeichnisse sind an das Wagencontrolbureau, das übrige etwa noch in Betracht kommende Frachtkarten- und Abrechnungsmaterial ist an die Verkehrs-Controle einzusenden.

In die vorerwähnten Transitausweise, welche bei der Vornahme der Hilfsrouten-Entschädigung als Grundlage dienen, haben nur direkt kartirte und über wirkliche Hilfswege (Art. 3, b u. c) beförderte Sendungen Aufnahme zu finden.

Die nach Art. 3a direkt zur Abfertigung gelangten, sowie die in Folge der Verkehrsstörung auf einer bayer.-österr. Grenzstation umkartirten Sendungen sind nicht aufzuzeichnen, da dieselben in den einschlägigen normalen Güterabrechnungen ohnehin für die benützten Wege verrechnet werden und für die Hilfsrouten-Abrechnung nicht mehr in Frage kommen.

Die Anhänge A und B kommen nur für die Station Lindau in Betracht, während Anhang C von den Stationen Lindau und Hergatz Beachtung zu finden hat. Hiezu wird noch bemerkt, daß die zu fertigenden Hilfsroutennachweisungen über die nach Anhang A und C abgelenkten Sendungen an das Tarifbureau und die gemäß Anhang B Ziff. 6 zu führenden Verzeichnisse an die Verkehrs-Controle einzusenden sind.

Die Weiterleitung der Sendungen ab Lindau nach der Schweiz hat auf Grund der Instradirungs-Tabelle für den direkten Güterverkehr mit der Schweiz und weiter über Lindau, giltig vom 1. Mai 1889, stattzufinden, insoweit nicht Zollvorschriften oder sonstige Hindernisse (s. Anh. A—C) 2c. entgegenstehen.

Ueber jede Verkehrsstörung ist an das vorgesetzte k. Oberbahnamt und von diesem an die G.-D. telegrafische Anzeige zu erstatten.

(Fußnote 1 zu Seite 256.)

(Abortanlagen.)

Im Interesse der Durchführung und Erhaltung einer erhöhten Reinlichkeit auf den Abortanlagen, somit aus gesundheits- und reinlichkeitspolizeilichen Gründen überhaupt, wie auch zur Beschaffung der Möglichkeit der Benützung eines stets gesäuberten Abortes für den besseren Theil des reisenden Publikums erachtet es die G. D. für zweckentsprechend, daß auf den größern Stationen einzelne Aborte sowohl in der Männer- wie in der Frauenabtheilung unter Verschluß gehalten und dieselben nur auf besonderes Verlangen gegen Entrichtung einer Gebühr von 5 Pfennigen an die zur Reinhaltung und Ueberwachung der Aborte bereits aufgestellte oder noch zu bestellende Wärterin geöffnet werden.

*) K. K. österr. Staatsbahnen, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. priv. böhmische Westbahn, Buschtehrader Bahn und k. bayerische Staats-Eisenbahnen.

Bei Bestimmung der Anzahl der zu verschließenden Aborttheile ist einerseits die Zahl der vorhandenen, andererseits die Frequentirung der Bedürfniß-Anstalten seitens des Publikums in Berücksichtigung zu ziehen; jedenfalls aber ist die Zahl der zur unentgeltlichen Benützung dienenden Räume so reichlich zu bemessen, daß dem bestehenden Bedürfnisse vollauf Rechnung getragen ist.

Die Thüren der geschlossenen Aborte sind mit der in schwarzer Oelfarbe gefertigten Aufschrift „Eintrittsgebühr 5 Pfennig", die Thüren der zur unentgeltlichen Benützung bestimmten Aborttheile mit der Aufschrift „Eintritt frei" zu versehen.

Nachdem ferner die bereits an einigen Orten bestehende Einrichtung von selbstthätigen Verkaufsapparaten für Closetpapier sich praktisch bewährt hat und seitens des reisenden Publikums angenehm empfunden wurde, besteht die Absicht, diese Einrichtung weiter durchzuführen und auf den größeren Stationen in den Zwischengängen der Aborte derartige Verkaufsapparate aufzustellen. G. D. E. 119915 v. 6. XI. 93.

(Fußnote 2 zu Seite 256.)
(Abortanlagen in den Zügen.)

Um Beschwerden über mangelhafte Reinhaltung der in den Personenwagen befindlichen Aborte fern zu halten, wird angeordnet, daß nicht nur auf den Zugs-Ausgangs- bezw. Endstationen eine gründliche Reinigung und Desinfektion derselben vorzunehmen ist, sondern daß auch auf Unterwegsstationen mit genügend langem Aufenthalte durch Stationsbedienstete in den Aborten nachzusehen ist und etwa stattgefundene Verunreinigungen dieser Räume zu beseitigen sind. Das Kondukteurpersonal hat sich sowohl vor Abgang des Zuges, sowie des Oefteren unterwegs von dem Zustande der Aborte zu überzeugen und, wenn nöthig, die Reinigung derselben auf der nächsten Station mit genügendem Aufenthalte zu veranlassen.

In gleicher Weise ist dafür zu sorgen, daß auch die Waschvorrichtungen in den Personenwagen stets reingehalten werden und der verbrauchte Vorrath an Waschwasser auf den Unterwegsstationen stets ergänzt wird. (G. D. E. 90256 v. 27. VIII. 94.)

(Fußnote 3 zu Seite 256.)
(Aufstellung von Bienenstöcken in den Bahnhöfen u. deren Nähe.)

Gemäß G. D. E. Nr. 33211 v. 7. V. 1885 ist das Aufstellen von Bienenstöcken weder in den Bahnhöfen noch bei den Wechselwärtern in kleineren Stationen, noch bei jenen Bahnwärtern gestattet, welche in der Nähe von Ueberfahrten postirt sind.

Sollten von einzelnen Stationsvorständen oder Wechsel- und Bahnwärtern und überhaupt von Inhabern von ärarialischen Gartenanlagen und Dienstgründen zur Zeit noch Bienen gehalten werden, so ist die Belassung der Bienenstöcke nur unter der Voraussetzung zulässig, daß bisher Klagen über den Aufstellungsort der Bienenstöcke nicht geäußert wurden und auch für das reisende und auf den Bahnhöfen verkehrende Publikum nicht zu befürchten sind; in unmittelbarer Nähe des Bahnhofperrons, neben viel begangenen Wegen oder in der Nähe von Ueberfahrten dürfen Bienen nicht gehalten werden.

(Fußnote 1 zu Seite 257.)
(Speise- u. Getränketarif für die Bahnhofrestaurationen.)

Um den Reisenden vor den häufigen Uebervortheilungen durch Restaurationsbedienstete thunlichsten Schutz zu schaffen, wird hiemit angeordnet, *daß in sämmtlichen Restaurationen auf allen Speisetischen Ständer für die Speisekarte aufgestellt* werden, deren Vorderseite die Speisekarte des Tages *mit genauer* Angabe der Preise enthält, und auf deren Rückseite ein Preis*verzeichniß* der vorhandenen Getränke ersichtlich gemacht ist.

Diese Ständer haben stets auf den Tischen zu verbleiben. Ferner sind auf sämmtlichen Weinflaschen, welche zum Verkaufe an die Reisenden bestimmt sind, bis zum Preise von 4 Mk. per 1/1 Flasche und 2 Mk. per 1/2 Flasche Zettel mit Preisangabe nach unten beigefügtem Muster aufzukleben. Für die leere 1/1 Flasche darf höchstens der Betrag von 20 Pfg., für die 1/2 einer von 10 Pfg. in Ansatz gebracht werden. (G. D. E. 109274 v. 10. X. 93.)

Mit Flasche	...... Mk.	...... Pfg.
Ohne Flasche	...... Mk.	...... Pfg.

Mit Flasche	...... Mk.	...... Pfg.
Ohne Fl.	...... Mk.	...... Pfg.

(Fußnote 2 zu Seite 257.)

(Uebernachtungslokale.)

Hinsichtlich der Instandhaltung der für das Zugbegleitungspersonal erforderlichen Uebernachtungslokale sind nachstehende Bestimmungen genauestens zu beachten:

Vom gesundheitlichen Standpunkte aus ist es vor Allem nothwendig, daß die Uebernachtungslokale ausreichend geräumig sind, so zwar, daß in der Regel ein Luftraum von 15 bis 20 cbm auf den einzelnen Mann des gleichzeitig sich in einem Uebernachtungslokale aufhaltenden Personals gerechnet werden kann. Nur äußerstenfalls und, wenn im Uebrigen die Verhältnisse nicht ungünstig gelagert sind, z. B. kürzere Zeitdauer der gemeinschaftlichen Benützung, kann als niedrigste Grenze ein Luftraum von 12 cbm für den Mann als zuläßig erachtet werden. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß die Uebernachtungslokale täglich eine entsprechende Zeit lang gelüftet werden, namentlich dann, wenn sie nicht nur Nachts, sondern auch während des Tages benützt werden. Ebenso ist darauf zu sehen, daß in denselben die Fußböden stets reinlich gehalten und die Wände in angemessenen Zwischenräumen frisch getüncht werden, sowie daß während der kalten Jahreszeit eine entsprechende Durchwärmung der Lokale stattfindet.

Eine besondere Aufmerksamkeit ist dem Zustande und der Reinhaltung der zum Ausruhen bestimmten Lagerstätten zuzuwenden. Dieselben sollen bestehen aus eisernen Bettstellen mit Drahtrost, Matrazen mit Kopfpolstern aus Seegras und wollenen Decken. Zu jeder Matraze und jedem Kopfpolster sollen zwei Ueberzüge aus waschbarem Stoffe und zu jeder Decke zwei Leintücher zum Einschlagen vorhanden sein.

Ueberzüge und Leintücher sind in angemessenen Zwischenräumen zu wechseln und zu reinigen.

Ueber die zur Beschaffung dieser Gegenstände erforderlichen Kosten, soweit sie nicht bereits vorhanden sind, ist ein Voranschlag aufzustellen und vorzulegen.

Die Vorstände der betreffenden Ingenieurbezirke, Stationen und Werkstätten sind dafür verantwortlich zu machen, daß sich die Uebernachtungslokale und deren Ausrüstungsgegenstände stets in gebrauchsfähigem und reinlichem Zustande befinden.

Das Personal, welches die Uebernachtungslokale zu benützen hat, ist anzuhalten, daß es eine ordnungswidrige Beschädigung oder Verunreinigung derselben vermeide.

Gegen Fehlige ist strengstens vorzugehen.

Soferne die verfügbaren Mittel zur Reinhaltung der Wäsche nicht ausreichen sollten, ist entsprechender Antrag zu stellen. Bei Beginn jeder Fahrordnung ist zu prüfen, ob die vorhandenen Uebernachtungslokale räumlich genügen, und hiebei zugleich festzustellen, ob der bauliche Zustand, sowie die Beschaffenheit der Ausrüstungsgegenstände, ein befriedigender ist.

Ueber den Befund ist jedesmal Anzeige zu erstatten, wobei zugleich wegen Beseitigung von Mißständen Antrag zu stellen ist, soferne hiefür nicht in eigener Zuständigkeit Vorsorge getroffen werden kann. (G. D. E. 15271 v. 22. XII. 88.)

(Ergänzung der Fußnote ** auf Seite 285.)

(Brennmaterial-Rapporte.)

Die Brennmaterialrapporte müssen am 1. j. Mts. mit den betreffenden Frachtbriefen oder Regiefrachtkarten über empfangene Brennmaterialien, welch' letztere mit der Bestätigung der Qualität und des empfangenen Gesammtquantums versehen sein sollen, eingesendet werden.

Für Ruhrkohlensendungen sind die bestätigten Regiefrachtkarten für in der ersten Hälfte des Monats eingekommene Sendungen am 18. j. M. und für jene in der zweiten Hälfte des Monats längstens bis 3. des darauffolgenden Monats einzusenden, damit die Fakturen der Lieferanten vor Zahlungsanweisung geprüft werden können.

Ebenso haben die k. Güterexpeditionen die Frachtenliquidationen unter genauer Bezeichnung der zum Versandt gekommenen Kohlensorten, ausgeschieden nach den einzelnen Lieferanten, am 3. und 18. jeden Monats einzusenden und zu den Liquidationen ganze Bögen zu verwenden, damit die Frachtbriefe in dieselben eingelegt werden können.

(Zu Seite 287, Ziff. 17.)

(Fahrkartenbestellung.)

In den bayerischen Zusatzbestimmungen zu § 2 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften vom 1. Juni 1894 treten ab 1. März 1896 nachstehende Aenderungen ein:

III. 1. Die Bedarflisten (Anlage zu D. B. 14/1896) sind gesondert aufzustellen:

a. für Edmonson'sche Fahrkarten,
b. für Fahrscheinhefte, Rundreisekarten größeren Formats, Fahrscheinbücher (mit Streckenvordruck) Lokalbahn-Werthkarten und Fahrmarken,
c. für Blankokarten.

2. In der Bedarfsliste a sind die Fahrkarten Edmonson'schen Systems in nachstehender Reihenfolge aufzuführen:

I. Innerer Verkehr.

Fahrkarten für alle Züge zur einfachen Fahrt. Rückfahrkarten für alle Züge. Schnellzugsergänzungskarten. Personenzugskarten zur einfachen Fahrt. Rückfahrkarten für Personenzug. Rundreisekarten kleinen Formats. Militärfahrkarten. Arbeiterkarten. Umweg- und Zuschlagkarten. Zusatzkarten nach § 21 der Verkehrsordnung. Vorortzugkarten. Hundekarten. Perronkarten.

II. Direkter Verkehr.

Die einzelnen Fahrkarten in gleicher Reihenfolge wie unter I. In der Bedarfsliste b ist nachstehende Reihenfolge einzuhalten. Fahrscheinhefte

für alle Züge zur einfachen Fahrt. Fahrscheinhefte für alle Züge zur Hin- und Rückfahrt. Fahrscheinhefte für Personenzug zur einfachen Fahrt. Fahrscheinhefte für Personenzug zur Hin- und Rückfahrt. Rundreisehefte. Rundreisekarten größeren Formats. Fahrscheinbücher. Lokalbahnwerthkarten. Fahrmarken. Sonstige im Buchdruck herzustellende Fahrkarten.

Die Reihenfolge in der Bedarfsliste c entspricht der für die Liste a vorgeschriebenen. Innerhalb der einzelnen Sorten sind die Stationen nach dem Alphabet aufzuführen, die Rundreisen nach den Nummern und den verschiedenen Verkehren.

3. Erfordert der Umfang der Bestellung die Verwendung mehrerer Bedarfslisten, so ist thunlichst darauf zu sehen, daß die einzelnen Sorten vollständig auf der gleichen Liste erscheinen. In diesem Falle sind die Bedarfslisten zu nummeriren.

4. Jede Bedarfsliste ist in doppelter Ausfertigung einzusenden.

5. Die Preise, die Wegvorschrift und alle sonstigen für den Druck erforderlichen Angaben sind auf Grund der Tarife genau einzutragen.

Abkürzungen sind nur insoweit zulässig, als die Deutlichkeit hiedurch nicht gemindert wird. Für die häufigsten Bezeichnungen sind Abkürzungen auf den Bedarfslisten vorgeschrieben. Abweichungen hievon sind unstatthaft.

6. Die Spalte „Kilometer" ist nur bei Bestellung von Rückfahrkarten des inneren Verkehres auszufüllen.

7. Bei Fahrkarten des direkten Verkehres zur einfachen Fahrt, für die eine besondere Giltigkeit im Tarife vorgeschrieben ist, bei Rückfahrkarten des direkten Verkehres mit einer Giltigkeit von weniger oder mehr als 10 Tagen sowie bei Rundreiseheften und Rundreisekarten ist die Giltigkeitsdauer in der 2. Spalte nach der Wegevorschrift vorzutragen.

8. Für Schnellzugs-Ergänzungskarten, Militärfahrkarten, Hundefahrkarten, Lokalbahn-Werthkarten und alle Karten ohne Klassenbezeichnung ist die letzte Spalte, die gleichfalls eine Klassenzeichnung nicht trägt, bestimmt.

9. Die Fahrkartenausgaben sind für die Richtigkeit sämmtlicher Einträge verantwortlich.

10. Von jeder Bestellung haben sich die Fahrkartenausgaben entsprechende Vormerkung zu machen.

11. Die Bestellung der Lokalbahn-Werthkarten und sonstigen Fahrkarten für die Lokalbahn geschieht durch die Lokalbahnbetriebsleitungen. Uebergangstationen, an denen Fahrkarten nach Lokalbahnstationen am Schalter abgegeben werden, haben diese auf den allgemeinen Bedarfslisten mitzubestellen.

VI. 1. Je eine Ausfertigung der Bedarfslisten wird von der Fahrkartenverwaltung mit den Fahrkarten als Lieferschein an die bestellende Fahrkartenausgabe zurückgegeben.

2. Die Fahrkartenausgabe hat nach Prüfung und Nachzählung der geschlossenen Packete sowie der offen empfangenen Fahrscheinhefte u. s. w. sofort den erhaltenen Vorrath in die Fahrkarten-Verkaufs-Register sowie das Blankokartenregister einzutragen, sodann den richtigen Empfang mit Namensunterschrift unter Beisetzung der Diensteseigenschaft auf den Bedarfslisten an der hiefür vorgesehenen Stelle zu bescheinigen.

3. Hierauf sind die Bedarfslisten als Empfangscheine unmittelbar an die Fahrkartenverwaltung zurückzusenden.

4. Anfragen wegen verzögerter oder unrichtiger Lieferung bestellter Fahrkarten sind an das Tarifbureau zu richten.

Durch vorstehende Bestimmungen werden die seitherigen Zusatzbestimmungen III u. VI zu § 2 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften aufgehoben.

Die bayerische Zusatzbestimmung IV zu § 3 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften erhält mit sofortiger Giltigkeit nachstehende geänderte Fassung:

IV. 1. Auf schriftliche oder mündliche Vorausbestellung sind Blankokarten auszustellen und zu dem bei der Bestellung bezeichneten Zuge bereit zu halten.

2. Bei den zum Durchpausen eingerichteten Blankokarten hat die Ausfertigung mit Bleistift zu geschehen.

(Ausführungsbestimmungen.)

1. Zu Bestellungen für das III. Vierteljahr 1896 sowie zu den nach dem 29. Februar l. J. etwa zu machenden außerordentlichen Bestellungen sind ausschließlich die neuen Bedarfslisten zu verwenden.

2. Die Abgabe von Fahrkarten für das II. Vierteljahr 1896 sowie der bis 1. März mit seitherigen Bedarfslisten nachbestellten Fahrkarten geschieht nach wie seither mit besonderen Lieferscheinen.

Die seither übliche Zusendung einer Abschrift des Lieferscheines an das Oberbahnamt kommt jedoch schon bei den Bestellungen für das II. Vierteljahr in Wegfall.

Die mit der Empfangsbestätigung versehenen Lieferscheine für das II. Vierteljahr sind von den Fahrkarten-Ausgaben nicht mehr dem Oberbahnamte vorzulegen, sondern unmittelbar an die Fahrkartenverwaltung einzusenden.

3. Bei Nachbestellungen sind schon seither den Fahrkartenausgaben Blankokarten zum Durchpausen (Neues Muster s. S. 16—19 der Zusammenstellung von Mustern u. s. w.) zugekommen

Nunmehr sollen die seitherigen Blankokarten (Seite 13—15) eingezogen werden.

Zu diesem Behufe wird verfügt:

a) die Fahrkartenausgaben der Oberbahnämter Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten und München haben, soweit sie nicht schon Blankokarten neuen Musters erhalten haben, mit der Vierteljahrsbestellung für das III. Vierteljahr 1896 solche — beginnend mit Nr. 1 — zu bestellen;

b) die Fahrkartenausgabestellen der Oberbahnämter Nürnberg, Regensburg, Rosenheim, Weiden und Würzburg, die noch nicht im Besitze neuer Blankokarten sind, haben diese — gleichfalls mit Nr. 1 beginnend — gelegentlich der Bestellung für das IV. Vierteljahr 1896 anzufordern.

Die seitherigen Blankokarten sind nach Empfang der neuen Karten mit der nächsten Rechnung einzusenden.

In den Bedarfslisten über Fahrkarten können bei Ausfüllung der Rubrik „Sorte" die nachstehenden Abkürzungen gebraucht werden:

E. F. = Einfache Fahrt. R. F = Rückfahrt.
F. a. Z. = Für alle Züge P. Z = Personenzug.
Sch. Erg. = Schnellzugsergänzungskarte.
Arb. W. K. = Arbeiterwochenkarte.
——— E. F = zu täglich einmaliger Fahrt
——— R. F. = zu täglicher Hin- und Rückfahrt.
Arb. R. F. = Arbeiterrückfahrkarte.
——— W.-A = zur Fahrt vom Wohnorte nach dem Arbeitsorte am Tage nach, zur Rückfahrt am Tage vor einem Sonn- oder Feiertage.
——— A.-W. = zur Fahrt vom Arbeitsorte nach dem Wohnorte vor, zur Rückfahrt am Tage nach einem Sonn- oder Feiertage.
——— H. G. = für Hausgewerbetreibende.
V. Z. = Vorortszug.
Mil. = Militärfahrkarte.

(Siehe D. B. 14, 1896.)

Sachregister.

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. B. S.	II. Auflage Band I.	II.
A.						
Abfahrtserlaubnis und Signal		21		159	343	
Abfallpapier, Einsendung			292			292
Abfertigungsbeamter, seine Aufgabe		25		26} 27}	347	
Abfertigung des Reisegepäcks	134				134	
Abgänge bei Geldsendungen	319				319	
Abgangszeiten der Züge, Eintrag in das Depeschenbuch		33			355	
Abgeordnete, deren Wahl		234			556	
Abhängigkeitsverhältnis zwischen Weichen u. Signalen auf centralisirten Stationen				34		
Abläuten, falsches			265	52		265
Abläuten bei Güterzügen		6			328	
„ auf Doppelbahnen		6			328	
Abläutesignale		26		158	348	
Ablaufen der Wagen				178		
Ablenkung von Fremdwagen	260		132		260	
Ablieferscheine	224				224	
Ablieferung der Einnahmen	312				312	
Ablieferungshindernisse für Güter	211				211	
Ablieferungstermine			9			9
Ablösewechselwärter, Ausbildung derselben				181		
Ablösung des Stationsvorstandes — Uebergabe der Kasse			3			3
Abnahme der Fahrkarten	131				131	
Abortanlagen				209		
Abquittirung der Taggeldquittungen und Lohnlisten			9			9
Abrechnungswesen			17			17
Abschlagszahlungen u. Listen hierüber, Anfertigung und Auszahlung				70		
Abstempelung der Fahrkarten	87			39} 98}	87	
Abstoßen der Wagen		100		178	422	
Abtheilungen der G. D. d. k. b. Stsb.	11				11	
Abzüge auf Quittungen, ferner an Beiträgen, Miethen ꝛc.				68		

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Achsenberechnung				56	-	
Achtungssignale		20			342	
Aspiranten, deren Ausbildung	1		98		1	98
„ Zutheilung			93			93
„ selbständige Verwendung				83		
„ Qualifikation			98			98
Aenderungsanzeige im Stande des Personals mit freier ärtzlicher Behandlung			295			295
Aichmeister, Gebühren-Liquidation			15			15
Alpen-Schienenwege		206			528	
Altersgrenze bei der Aufnahme von Civilanwärtern			128	77, 198		128
Amtliche Bücher	6				6	
Amtsgeheimniß	21				21	
Anfertigung der Quittungen und Zahlscheine			5			5
Angehörige der Verk. Anst.; Betrieb eines Handelsgeschäftes oder Gewerbes, Uebernahme eines Nebengeschäftes oder Nebenamtes durch dieselben				85		
Anhalten von Personenzügen	105				105	
Anmeldescheine(statistische), Behandl. derselb.	287			147	287	
Anmeldescheine, Abstempelung derselben	289				289	
Annahme von Kassenscheinen	320				320	
Annahme von Viehsendungen an Sonn- und Feiertagen	157				157	
Anschlüsse, Versäumniß derselben	94				94	
Anschlußbahnen		194, 197			516, 519	
Ansprüche aus dem Frachtverkehr, Erlöschen derselben	214				214	
Ansprüche aus dem Frachtverkehr, Verjährung	215				215	
Anstellungsgebühr			11			11
Anweisung, nachträgliche des Absenders	198			117	198	
„ über Aenderung der Nachnahme	199				199	
„ der Plätze in den Zügen	104				104	
„ zur Zahlung				67		
Apparatenstreifen		35			357	
Arbeiterblankokarten				94		
Arbeiterfahrkarten	53, 64			38	53, 64	
„ , unberechtigte Benützung derselben	64				64	
Arbeiterpensionskassa: Aufnahme			107			107
„ Beiträge			16			16
„ Leistungen			112			112
Arbeiter, deren Verwendung zu Privatzwecken	22			22		

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. R. S.	II. Auflage Band I.	II.
Arbeiterwochenkarten	53 64			38	53 64	
Arbeiter-Rückfahrkarten	53 64			94	53 64	
Arglist, Begriff derselben im Güterfrachtgeschäft	207				207	
Armenpolizei					570	
Arreststrafen		248		88	35	181
Aufbewahrung von Akten und Büchern	35		181		374	
Aufeinanderfolgen der Züge		52				
Aufenthaltsüberschreitungen, Eintrag in den Fahrbericht		72			394	
Aufgabe der Oberbahnämter	12				12	
Aufgabe der Oberpostämter	19				19	
Aufgabezeit für Expreßgut	142			108	142	
Aufschneiden der Weichen				29		
Aufschriften in den Bahnhofsräumen			184			184
Aufsichtsbehörden, d. G.D. der k. b. Staatsbahnen unterstellte	11				11	
Augenschein bei Gericht		245			567	
Ausbildung der Adspiranten	1		98		1	98
Ausfahrtssignale		15		33 158 161	337	
Ausfallen eines Tarif- oder angesagten Sonderzuges				52		
Ausfuhr-Anmeldeschein				148		
Ausgaben (Eisenbahnbetriebsrechnung)				73		
Ausgeschlossene Güter vom Transporte	180				180	
Aushängefahrplan		93		174	415	
Aushilfe (Quittungsleistung)				70		
Ausladewagen	239				239	
Auslieferung des Gepäcks	137				137	
Ausscheidung der Fahrkarten	131				131	
Ausschluß von der Fahrt	108				108	
Auszahlort der Kassen	317				317	
Auszahlen von Quittungen an des Schreibens Unkundige	319				319	
Avisirung von Gütern	195				195	
B.						
Baarbestand der Stationskassen	312				312	
Baarvorschüsse	193				193	
Badekarten	53 63			38	53 63	
Bahnbevollmächtigte für Militärangelegenheiten				162		

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	S. R. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Bahndepeschen, zum Geben berechtigt		28			350	
" , Inhalt		29			351	
Bahndienst		23			345	
Bahndiensttelegramme, freie und taxpflichtige	49				49	
Bahnhofdiebstahl			275			275
Bahnhofskontrolle			255			255
Bahnhofsdienst			244			244
Bahnhofs-Restaurationen				210		
Bahnmeister		23			345	
" , deren Aufgabe bei Sonderzügen		60			382	
Bahnpolizeireglement (nunmehr Betriebsordnung)		119			441	
Bahnpolizeireglement, Uebertretung desselben		121			443	
" " " praktischer Fall		127			449	
Bahnpolizeibeamte, Befähigung, Pflichten		123			445	
" Rechte desselben		122			444	
Bahnpostwagen, warmlaufend,			205			205
Bahnreperaturen		23			345	
Banknoten	320				320	
Bayern, verkehrspolitische Lage		166			488	
Bedingungsweise zum Transporte zugelassene Güter	181				181	
Beeren, frische, eilgutmäßig befördert gegen Stückguttaxe	220				220	
Beflaggung der Stationsgebäude			293, 294			293, 294
Begleiter von Viehsendungen	124, 156, 167			43	124, 156, 167	
Begleitpapiere, Vortrag der Wagennummer				122		
Begleitpapiere, zollamtliche	286				286	
Begleitpapiere für Güterabfertigung, siehe Zollpapiere	293				293	
Beheizung der Züge mittelst Dampf		115			437	
Behörden in Bayern		247			569	
Beihilfe des Bremspersonals beim Ladegeschäft am Zuge	232				232	
Beitragslisten zur Betriebskrankenkasse u. zur Arbeiterpensionskasse			284	81		284
Belade- u. Entlade-Fristen	196, 249				196, 249	
Belastung der Züge, Berechnung derselben		96, 102		56, 178, 179	418, 424	
Belastung, höchste der Lokomotiven der Classe B IX, X u. XI				173		

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. H. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Belegen von Plätzen	104				104	
Beleidigung im Amte	22				22	
Beleuchtung der Personenwagen				182		
Beleuchtungskalender			156	77		156
Beleuchtungs-Material-Abgabe			154			154
Beleuchtungs-Material-Verbrauch			293			293
Benachrichtigung der Empfänger	195				195	
Benützung ärarialischer Lagerplätze			89			89
Benützung einer anderen Strecke	96				96	
Berechnungsbeispiele a) für die versch. Fahrkarten, b) für Sonderzüge	67 } 115 }				67 } 115 }	
Berufsbeleidigungen	15				15	
Berufung gegen Disciplinarstrafe	38				38	
Beschädigungs-Meldung			211			211
Beschädigung des Fahrmaterials u. der Bahn			221			221
" von Fremdwagen	264				264	
" der Personenwagen	105				105	
" der Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit	203				203	194
" von Gütern	208		194		208	
" des Stations-Inventars			161			161
Beschaffenheit der Bahn		23			345	
Beschlagnahme von Frachtgütern				206		
Beschleunigte Güterzüge	241			122 bis 126	241	
Beschwerdebücher				200		
Bestätigung über Nichtausnützung von Fahrkarten	100				100	
Bestellung der Fahrkarten			287	212		287
Bestellung auf Telegraphenmaterialien			290			290
Bestimmungen für den Güterverkehr	169				169	
Betriebsbeamter, Ausfertigung der Fahrberichte		68 149 bis 165		183	390 471 bis 487	
Betriebsbeamter, seine Aufgabe		20 25 bis 25			342 347 bis 349	
Betriebsbeamter, seine Funktion auf einer nichtcentralisirten Station				26		
Betriebsbeamter, seine Funktion auf einer centralisirten Station				27		
Betrieb eines Handelsgeschäftes oder Gewerbes durch Angehörige der Verkehrsanstalten				85		
Betriebsdienst, praktischer			217			217

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Betriebsordnung		119			441	
Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen	175				175	
Betriebsunfälle, Störungen	94		228		94	228
" Verfahren hiebei			217			217
" Verhandlung, Inhalt ders.			219			219
" Bericht hierüber			237			237
Beurlaubung des Personals				87		
Bewachungsgebühr bei Sonderzügen	113			40	113	
Beweis, gerichtlicher		243			565	
Bezettelung der Kurswagen, Sammelwagen	235				235	
Bienen, eilgutmäßig befördert	220				220	
Bienenstöcke in Bahnhöfen u. deren Nähe				210		
Bierwagenladungen, Zollanschriften				178		
Blankofahrkarten	53			38, 92	53	
Blankokarten-Register			19			19
Blocksignale		16			338	
Blockwerk				34		
Bodensee-Verkehr		169			491	
Brand, eines Eisenbahnwagens			272			272
" in der Güterhalle			276			276
Brandfälle, Benützung des Telegraphen u. der Bahn durch Feuerwehr		66		167	388	
Bremsprobe bei Zügen mit Luftdruckbremse		139			461	
Bremsdienst		103 bis 108	250	180	425 bis 430	250
Bremspersonal, Beihilfe desselben beim Ladegeschäft auf Unterwegsstationen	232				232	
Bremsen mit Luftdruck, Beschreibung		134			456	
Brennmaterial-Rapporte				212		
Bretterverladung, Gebühr für Sortiren und Nachzählen			80			80
Brieftauben, eilgutm. bef. geg. Stückguttaxe	220			121	220	
Brücken, bedeutendste		213			535	
Brutto-Einnahmen	312				312	
Bundesrath		232			554	
Buttersendungen, eilgutmäßig befördert gegen Stückguttaxe	220			45	220	
C.						
Caution bei Wagenbestellung	249				249	
Centralanl. f. Signal- u. Weichencentralisirg.				25		
Centralanlagen für Signal- und Weichencentralisirung, Einführung in Deutschland bezw. Bayern				31		
Centralapparat für Signal- u. Weichencentralisirung				33		

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. R. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Centralstelle	10				10	
Campagnereitergesellschaft, Ermäßigung bei Pferdebeförderung				113		
Civilanwärter, Altersgrenze			128	77, 98		128
Civildienstvormerkungsschein				77		
Civilgerichte		236			558	
Civilsachen, Verfahren		241			563	
Civilversorgungsschein			115	77, 197		115
Classifikationssystem	176				176	
Classifikation der Güter				120		
Collo-Verschluß, zollamtlicher	282				282	
Commercieller Quartalsbericht			291			291
Competenz der Zollstellen	280				280	
Conducteurpersonal, seine Instruktionen			113			113
Controle der Fahrkarten	123		295	107	123	295
Controlen des Stations-Vorstandes			192			192
Controlstempel der Frachtbriefe	183				183	
Cook- und Gazefahrkarten	54				54	
Coupierung, irrige, der Fahrkarten	130				130	
Coupierzangen				107		
D.						
Dampfpfeifensignale	20, 21			80	342, 343	
Dampfschiffverbindungen, bayer.		169			491	
Deckenmiethe	272				272	
Deckung des Bahnhofes (Zeit und Raumdeckung)		110			432	
Deckungssignale		16			338	
Dekartirung der Frachtkarten			26	118		26
Depeschenaufgabe bei Zügen von den Reisenden				161		
Depeschenbuch		32			354	
Desinfektion der Wagen, Verfahren und Gebühren	155, 255			43	155, 255	
Desinfektion und Wiederbenützung fremder Viehwagen				113		
Deutsche Eisenbahnverwaltungen		200		63	522	
Deutscher Eisenbahngütertarif	171, 175				171, 175	
Deutscher Kaiser		231			553	
Diebstahl	320				320	
Dienstbefehl Nr. 1, seine Eintheilung				87		
Diensteid	22				22	
Dienstesaushilfen durch Taglohnpersonal, Verrechnung und Auszahlung				69		
Diensteintheilung		28	291		350	291

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III	S. B. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Dienstescorrespondenz innerhalb Deutschlands, ausschließlich Bayerns	44			90	44	
Dienstescorrespondenz nach und aus Oester-	45			90	45	
reich-Ungarn	45			90	45	
Dienstescorrespondenz nach der Schweiz						
Dienstescorrespondenz mit den orientalischen und bulgarischen Eisenbahnen				37		
Dienstescorrespondenz an außerbayer. Eisenbahnanstalten	46				46	
Dienstesstellen, unterstellt d. Oberbahnämtern						
" " " Oberpostämtern	16				16	
Dienstpapiere, zahlbare	20				20	
Dienstpapierbestellung			70			70
Dienstpapiere, alte, Einsendung			289			289
Dienstpflichten, allgemeine			292			292
Dienstschreiben	20				20	
Dienststunden	44				44	
Diensttelegramme — telegr. Verkehr zwischen den Verwaltungen des deutschen Eisenb.-	21				21	
Verb.		29			351	
Dienstverhältnis der Expeditionen					23	
Dienstverkehr der Telegraphenstationen	23	36			358	
Dienstwechsel der Betriebsbeamten		28			350	
Direkte Güterbeförderung	241			122	241	
" Güterrechnung nach Verkehren			31			31
" Badisch-Bayer.			32			32
" Bayer.-belgischer			61			61
" Bayer.-Englischer			61			61
" Bayer.-Oesterr.-ungar.			50			50
" Bayer.-Sächsischer			48			48
" Bayer.-Schweiz.-Elsäß.			32			32
" Berlin-Bayer.			33			33
" Deutsch-französischer			64			64
" Donau-Dampfschiff.			60			60
" Elsaß-Lothringen u. Luxemburg			43	72		43
" Frankfurt a./M.-Bayer.			35			35
" Frankf. a M.-Oberhessisch-Bayer.			42			42
" Getreideverkehr via Wien-Passau			51			51
" Hannover-Bayer.			39			39
" Hessisch-Bayer.			34			34
" Italienisch-Deutscher			54			54
" Lokalbahnakt.-Gesellsch. München			65			65
" Magdeburg-Bayer.			37	71		37
" Mährisch-Bömisch-Bayer.			52			52
" Main-Neckarbahn			41			41
" Nassau-Bayer.			35			85
" Niederländisch-Bayer.			62			62
" Norddtsch.-Bayer. Seehafenverkehr			40			40

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	SKT	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Direkte Güterrechnung nach Verkehren						
„ Norddeutscher Donauumschlag			38			38
„ Oberhessischer			41			41
„ Ostpreußisch.-Bayer.			46			46
„ Pfälzer			42			42
„ Reexpeditionsverkehr			60			60
„ Rhein- und Mainumschlag			38			38
„ Rhein-westfäl. bayer.			43			43
„ Rumänisch.-süddeutsch			60			60
„ Saarbrücken-bayer.			46	72		46
„ Schlesischer-Verkehr			47			47
„ Schweizerischer			63			63
„ Südd. Donauumschlagsverkehr			38			38
„ Süddeutscher Verband			44			44
„ Südösterr.-ungar.-bayer.			53			53
„ „ „ deutscher			53			53
„ Thüring.-hessisch.-bayer.			34	71		34
„ Württemb.-bayer.			49			49
Direkte Routen:		203			525	
Kopenhagen—Genua		206			528	
Lissabon—München		206			528	
London—Konstantinopel		206			528	
Marseille—Konstantinopel		205			527	
München—Athen		207			529	
München—Berlin		203			525	
München—Breslau		208			530	
München—Brüssel		204			526	
München—Christiania		207			529	
München—Genua		208			530	
München—Hamburg		201			526	
München—Konstantinopel		205			527	
München—Lausanne		205			527	
München—Lissabon		206			528	
München—London		204			526	
München—Moskau		208			530	
München—Paris		204			526	
München—Rom		204			526	
München—St. Petersburg		208			530	
Paris—Konstantinopel		205			527	
St. Petersburg—Neapel		206			528	
St. Petersburg—Paris		205			527	
Direkter Güter-Verkehr, Definition desselben	177				177	
Direktion der Posten u. Telegraphen	18				18	
Disciplinargewalt	40			88	40	
Disciplinarstraf-Verzeichnis			291			291
Disciplinarbefugnis der Oberbahnämter	12				12	
„ „ Bahnämter	12				12	
„ über fremdes Personal	12				12	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	S. B. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Distriktsverwaltung			247		569	
Donau-Ludwigs-Mainkanal			168		490	
" " " Verkehr			168		490	
Doppelbahnen, Benützung d. falsch. Geleises				53		
Drehscheiben- u. Rampenanlagen auf d. Stat.				199		
Durchgangslinien, bayerische		195			517	
Durchgangsverkehr, Definition desselben	177				177	
Durchgangswagen bei Schnellz., d. Ausnützg.				104		
Durchgangs-Wagen bei Schnellzügen, Belastungsberechnung				169		
E.						
Edikt (Verfassungs-Urkunde), Verhältnisse der Staatsdiener betreffend		270			592	
Eid, vor Gericht		244			566	
Eilgüterzüge	241				241	
Eilgutbeförderung	219, 244				219, 244	
Eilgutberechnung	217				217	
Eilgutwagen, deren Benützung b. Güterzügen				110		
Eilgutwageneinstellung	245				245	
Einjährig-Freiwillige, Lösung von Militärfahrkarten durch dieselben				39, 96		
Einkommensteuer, Aenderungsanzeige			290			290
Einladewagen	239				239	
Einlagerung bei dem Spediteur bei Ablieferungshindernissen	212				212	
Einlieferung der Fahrkarten	131				131	
Ein- und Ausfahrt der Züge			253			253
Einfahrtssignale		13		159	335	
Einfahrt der Züge auf centralisirt. Stationen				162		
Ein- und Aussteigen von Personen	102				102	
Eintheilung der Eisenbahnen		167			489	
Eintritt von Unfällen, Verfahren			130			130
Eisenbahnamt		231, 247			553, 569	
Eisenbahnanschlüsse, direkte		194, 197			516, 519	
Eisenbahnbetriebsrechnung, Schema hiezu				73		
Eisenbahnbetriebskrankenkasse, Aufnahme			107			107
" Beiträge			16			16
" Leistungen			110			110
Eisenbahnbrück., eiserne in Europa u. Amerika		213			535	
Eisenbahn, erste Deutschlands		216			538	
Eisenbahnfahrzeuge, Frachtberechnung	153				153	
Eisenbahnfrachtvertrag, Abschluß u. Vollzug	186				186	
Eisenbahngeographie		166			488	
" Unterweisung der Adspiranten hierin	3				3	
Eisenbahngeschichte, bayerische		215			537	

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. N. S.	II. Auflage Band I.	II.
Eisenbahngütertarif, deutscher	175				175	
Eisenbahnkursbuch				56		
Eisenbahnlinien, bayerische		169			491	
Eisenbahnrath	17				17	
Eisenbahntunnels, die längsten		212			534	
Eisenbahnverkehrsverband, deutscher	169				169	
Eisenbahnverwaltungen, deutsche				63		
Empfang des Gutes	214				214	
Entfernung vom Dienstorte	23				23	
Entgleisungen		118	217		440	217
Entladung der Güterwagen	249			126	249	
Entladefrist bei Regie- u. Baumaterialienladungen				126		
Entlaufen von Wagen			257			257
Entschädigung für gänzlichen oder theilweisen Verlust von Gütern	210				210	
Entstehung der Eisenbahnen		216			538	
Entwickelung des bayer. Bahnnetzes		220			542	
Equipagen-Beförderung	50, 150				50, 150	
Ergänzungskarten für Schnellzüge	51				51	
Ergänzungszüge		61		166, 187	383	
Erklärung üb. mangelh. Verpackung (Revers)	179				179	
Erklärung bei Reisegepäck	133				133	
Erkrankung u. Verletzung von Personen			246			246
Erlaubniskarten zum Betreten der Bahn		120			442	
Erledigung von Aufträgen, schriftliche	30				30	
Ermächtigungsscheine für Rückbeladung fremder Wagen				79		
Eröffnungsprotokolle	37				37	
Ersatzpflicht des Personals	41			88	41	
Etatsaufstellung	310				310	
Etat, Definition u. Zweck	310				310	
Etatsgrundlagen	310				310	
Expeditions-Kassen, deren Zahlungen	318				318	
Expreßzüge, taxfreie Benützung derselben				188		
" Controle der Fahrkarten				106		
Expreßgut	141				141	
" Aufgabezeit				108		
Extrazüge, Vorbereitung u. Ausführung				164		
F.						
Fahrberichte		68	277	168, 173	390	277
Fahrberichts-Vorträge durch den Abfertigungsbeamten		77			399	
Fahrberichts-Vorträge durch den Zugführer		71			393	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	G. B. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Fahrberichts-Vortr., Beispiele für Einträge		79, 149			401, 471	
Fahrberichts-Vortr.: „Warten a. Bahnfrei"				164		
Fahrberichte von Sonderzügen				189		
Fahrdiäten-Liquidationen			290	81		290
Fahrdienst		1, 23			323, 345	
Fahrdienst-Buch		91			413	
Fahrdienst-Instruktion		38			360	
Fahrgeldzuschlag (Zusatzkarten)		128			450	
Fahrgeschwindigkeit		55			377	
Fahrkarten, bayer.	51				51	
Fahrkarten, Abnahme	131				131	
„ Abstempelung	87			39, 98	87	
„ abgelieferte			277			277
„ Ausscheidung	131				131	
„ Benützung auf anderen Strecken	96			100	96	
„ Bestellung			287	212		287
„ Einlieferung	131				131	
„ für Kinder	56				56	
„ Kontrole			295	107		295
„ „ bei den Expreßzügen				106		
„ Nichtausnützung ders., Bestätig.				104		
„ Prüfung	123				123	
„ „ seitens der Abfertigungsbeamten u. den Controlorganen der O.B.A. u. d. G.Dir.	131				131	
„ Rechnung			17	194		17
„ Register			17	194		17
„ Schalter	88				88	
„ Systeme u. Gattungen	51				51	
„ Uebergang in andere Klassen u. Züge	91				91	
„ Umtausch, Zurückgabe	90, 100			98	90, 100	
„ Vorausbestellung	103				103	
Fahrlässigkeit bei der Transportausführung	207				207	
Fahrordnung für Extrazüge				164		
Fahrplan, graphischer		88		55, 173	410	
Fahrpreisermäßigungen für Arbeiter	53, 64				53, 64	
„ „ Arme u. Kranke	72			93, 95	72	
„ „ Ferienkolonien	70			94	70	
„ „ Gendarmerie	74			95	74	

	III. Auflage Band I.	II.	III.	S. B. I.	II. Auflage Band I.	II.
Fahrpreisermäßigung für Gesellschaften	69 112 113				69 112 113	
" " Kinder	56				56}	
" " Krankenpflege	71			95	71}	
" " Militärmusiker u. Musikcorps	71				71	
" " Schüler	63} 70}				63} 70}	
" " Sonderzüge	117				117	
" " Studirende u. Anstalten	69			94	69	
" " Theaterunternehmungen	70				70	
Fahrräder als Gepäck, Gewichtsermittlung				42		
Fahrscheinbücher	53			38	53	
Fahrscheinhefte zusammenstellbare	62} 59}			38	62} 59}	
" Ermäßigung derselben	59				59	
" deren Benützung auf anderen Strecken	96			100	96	
Fahrscheincoupon der englischen Rundreisebureaus	54		295		54	295
Fahrt um die Erde		210			532	
Fahrtunterbrechung, Vermerk auf den Fahrkarten bei Rückfahrkarten	89} 92}			99	89} 92}	
Fahrtversäumnis	102			98	102	
Fahrzeiten		55		178	377	
Fahrzeit fahrplanmäßige, Kürzung derselben		56			378	
Fahrzeuge-Beförderung	150			110	150	
" -Verladung				199		
Falsche Signalisirung			269			269
Falsches Abläuten			265	52		265
Falschmünzen, Verfahren bei Entdeckung	321				321	
Fehlen des Schlußsignals			266			266
Festnehmungskarte		128			450	
Feststellungs- und Meldeverfahren in Beschädigungs- und Verlustfällen	208				208	
Feststellung von Güterbeschädigungen			200			200
Feuergefährliche Gegenstände, deren Mitnahme in das Coupe	133				133	
Feuersbrunst	320				320	
Feuerversicherung für lagernde Güter			294} 297}			294} 297}
Feuerwehr, Benützung des Telegr. und der Bahn		66		167	388	
Fische lebende, Fischbrut 2c. eilgutmäßig befördert gegen Stückguttaxe	220				220	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	S. B. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Frachten-Acontirungen			215			215
Formsignale				32		
Frachtberechnung, Grundzüge und Tarifsätze	168, 216			118	168, 216	
Frachtberechnungen, unrichtige, Berichtigung derselben	191			118	191	
Frachtbriefangaben	182, 187				182, 187	
Frachtbriefe, deren Herstellung				115		
Frachtbrief internationaler	185				185	
Frachtbriefduplikat	185				185	
Frachterstattungen	192				192	
Frachtkarten, Vermerk der Leitungsvorschrift und bei Wagenladungen auch der Zugs-Nr. des Verb. Kurses				16		
Frachtgutkarten über eilgutmäßig zu befördernde Frachtgüter nach München C. und Nürnberg C.				71		
Frachtvertrag	186				186	
Frachtgüter, Pfändung und Beschlagnahme				206		
Frachtzuschläge, Erhebung und Verrechnung			208	201		208
Frankaturnoten (-Rechnung)	189				189	
Frankaturzwang	189		203		189	203
" , Ausnahme	189				189	
Franko, Begriff	188				188	
Freifahrts-Legitimationen, deren Controlle				105		
Freifahrtsvorweis			290			290
Freifahrtsvorweis-Verzeichnis für Beamte fremder Bahnen			296			296
Freifahrtsvorweis-Verzeichnis für Hilfsbedürftige			296			296
Freiwillige Gerichtsbarkeit		245			567	
Fremdwagen, Uebernahme				30		
Fremdwagen, Verwendung im direkten Stückgutverkehr				15, 16, 19		
Fremdwagen, Beispiele über deren Rückbeladung	261			131, 132	261	
Fremdwagen, österreichische, italienische				47, 48		
Frequenz der Züge, Berechnung		86			408	
Frischenapparat		3			325	
Führung der Kassabücher	315				315	
Fundgegenstände	47		293	90	47	293
Fundsachen-Verzeichnis			291			291
Funktionszulagen der Stations- und Wagenmeister			296			296

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	S. B. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
G.						
Gebührenmarken			12			12
Gebührenpflicht			9			9
Gefahrsignal		7	259		329	259
" Verhalten des Zugs- und Bahnbewachungspersonals hiebei			262			262
Geflügeltransportwagen italienische	160				160	
Gehaltsvorrückungen, Verzeichnisse			286	81		286
Gemeindeverwaltung		248			570	
Gemeinschaftsbestimmung zwischen Eisenbahn und Postverwaltung	20				20	
Gemüse frisches, grünes eilgutmäßig befördert gegen Stückguttaxe	220				220	
Gendarmen, vorzugsberechtigte			127			127
Gendarmerie, ihre Beförderung	74			95	74	
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatsbahnen	10				10	
Generaldirektor	11				11	
Gepäckabgabe	137				137	
Gepäckannahme	133				133	
Gepäckbeförderung	50, 109, 133, 134				50, 109, 133, 134	
Gepäckdifferenzen	140				140	
Gepäcknachbehandlung	137			108	137	
Gepäckreklamationen	139			109	139	
Gepäckverwiegung	134, 138				134, 138	
Gepäckwagen	109				109	
Gerichte, deutsche		235			557	
Gerichtsbarkeit, freiwillige		245			567	
Gerichtsorganisation		230, 235			552, 557	
Geschäftsjournal	31				31	
Geschäftsvisitationen	39				39	
Geschenke und Trinkgelder, deren Annahme und ev. Vertheilung						
Gesellschaftsfahrten	69			83, 170	69	
Gesetzeskunde		230			552	
Gesundheitspolizei		248			570	
Getreideverkehr, Statistik d. norddeutsch-bayer. Verkehrs			295			295
Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten	51			91	51	
Glas- und Thonballons, Tarifirung derselben				119		
Graphischer Fahrplan		88		55, 173	410	

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. A. S.	II. Auflage Band I.	II.
Gruppenbildung nach Württemberg				14		
Gruppenbildung nach Preußen				17		
Gruppenbildung nach Rheinland u. Norddeutschland				18		
Gruppensystem				8		
Güterabgabe	191 196				191 196	
Güterannahme	177 180 196				177 180 196	
Güterbeschädigung u. Reklamationen hieraus			194			194
Güterbewegungsstatistik			65 289			65 289
Güterdienst	168				168	
„ , praktischer			194			194
Güterhallsturz			279			279
Güterrechnung direkte			31 bis 65			31 bis 65
„ interne			25 281			25 281
Güterübernahme	178				178	
Güterwagen, einheimische	247				247	
„ fremde	256				256	
Güterzustellung an Sonntagen				117		
Güterzüge beschleunigte	241				241	
Güterzugsfahrplan, Aufbau desselben angesichts der Neugestaltung des Stückgutverkehrs				7		
Gutachten, vor Gericht	22				22	
„ von Sachverständigen bei Güterbeschädigungen	209		196		209	196
H.						
Hafenstädte, Europas		209			531	
Haftpflicht der Eisenbahnen	201 210				201 210	
„ für Lieferfrist	206				206	
Haftung der Eisenbahn für Expreßgut	143				143	
„ des Personals	22		228		22	228
Haftzuweisung bei Betriebsunfällen			223			223
Haltsignale, Ueberfahren beim Rangirdienste				158		
Haltsignal, wann zu geben		10		52	332	
Handgepäck	144			108	144	
Hamburg, Zollverkehr				138		
Haltstellen, Signalbedienung				160		
Handsignale		8			330	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Hardybremse		146			468	
Hauptquittungen, Ausfertigung			7	69		7
Hauptvertheilungsstellen, ihre Beamten				126		
Heizen der Züge, Heizvorrichtungen Heizperiode				183		
Herrenlose Güter			204			204
Hilfsarbeiter, deren Dienstverhältnisse	23				23	
Hilfsbedienstete, Verrechnung deren Löhne				69		
Hilfsbücher, Aufbewahrung	35		181		35	181
" einer Expedition			176			176
Hilfslokomotiven bei Feuerwehr-Sonderzügen				167		
Hilfsmaschinen und Hilfszüge, verkehren als unangesagte Sonderzüge				53		
Hilfs- u. Vorspannmaschinen-Verzeichnis			295			295
Hinterstellungsgebühr für fremde Personenwagen				105		
Holztransporte, Verladekosten				73		
Hornsignale		8			330	
Hundebeförderung	50, 107				50, 107	
" bei I. u. II. Cl. Reisende				104		
Hundebeförderungsscheine				80		
Hunde, im Bahnhof an der Leine führen			190	201		190
J.						
Inhaltsangabe, unrichtige, Frachtzuschlag			208	201		208
Instruktionen, aufliegende			168			168
Internationaler Frachtbrief	185				185	
Internationales Uebereinkommen	169				169	
" " Anwendung	173				173	
Inventargegenstände, reparaturbedürftige			161	77		161
Inventar-Sturz			165			165
Inventar-Verzeichnis			166			166
K.						
Kadetten, deren Placirung in den Coupees				97		
Kaiser, deutscher		231			553	
Kartirung der Güter			25			25
Kassabuch-Abschlüsse	316				316	
Kassabuch-Eintheilung	315				315	
Kassa-Differenzen	314, 319				314, 319	
Kassa-Führung	314				314	
Kassa-Sicherung	319				319	
Kassa-Sturz	314		285		314	285
Kassa-Bücher u. Hilfsbücher hiezu	312				312	
Kassa-Rechnungsdienst			1			1

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. K. B.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Kassa-Wesen	310				310	
Kassa-Geschäfte	311 314				311 314	
Kassenmitglied, Erkrankung			110			110
Kinderfahrkarten	56			38	56	
Knallsignale		11			333	
Knallkapsel, von wem mitzuführen		12			334	
König, von Bayern		233 251			555 573	
Knotenstationen, deren Verpflichtung zur Zurechtladung der S.K.W.				11		
Kofferträger, deren Dienst	146				146	
Kofferträger-Gebühren	146		22		146	22
Kontrole der Fahrkarten	123		295	107	123	295
" " " bei den Expreßzügen	123			106	123	
Kontroltafeln		23			345	
Konventionalstrafen	89	128			89 450	
Kostenberechnungen (Zahlungsberechnungen)			164	78		164
Krankenwagen	109 111			105	109 111	
Kranke Reisende, deren Beförderung, Ausschluß von der Fahrt ꝛc.				104		
Kreisverwaltung		246			568	
Kreuzung der Züge		37 38			359 360	
" von Zügen mit übernormal. Größe			266			266
Kreuzungsverlegung, berechtigt hiezu		51			373	
Kreuzungsverlegung, Vorgang		41 47 51		163	363 369 373	
" von Doppelbahnen auf eingeleisige u. umgekehrt		41			363	
Kreuzungsbefehl		45			367	
Kronämter		260			582	
Kunstgegenstände ꝛc., deren Beförderung im internationalen Verkehr				115		
Kursbuch, vorgefundene Unrichtigkeiten				56		
Kursstrecke, eines Sammelkurswagens				11		
Kuppelung, der Wagen				177		
Kurswagen	235			11	235	
" , Bezeichnung derselben				12		
" Verladezwang, Beispiele				12 13		
L.						
Ladebeamte, dessen Aufgabe				18 20		

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II.
Ladedisposition				18–20		
Ladedisposition, Schema				21		
„ Erläuterungen hiezu				22		
Ladetabelle				20–24		
Ladegebühren, deren Erhebung, Verrechnung u. Verwendung			78	73		78
Ladegebühren bei Holztransporten				73		
„ Vertheilung			81			81
„ „ pr. Beispiel			83			83
„ Verzeichnis			285			285
Ladevorschriften, direkte nach Württemberg				14		
„ „ „ Preußen				15		
„ „ „ Rheinland u. Hannover				18		
„ „ „ Sachsen				18		
u. Hessen				18		
Lagergeld für Reisegepäck	138				138	
Lagerhäuser, öffentliche	282				282	
Lagerplätze, ärarial., Benützung u. Gebühren			89		89	
Lagerplätze, ärarialische, Vermiethung ders.			91		91	
Landgerichte		238			560	
Landespragmatik		276			598	
Landtag, bayerischer		234–263			556–585	
Langholzwagen, Beförderung derselben		98–105		176	420–427	
Langsamfahrscheiben				54		
Läutebuden-Signale		4		54	326	
Läutwerke, elektrische, Gebrauch derselben		3			325	
Läutwerksproben			291			291
Leichenbeförderung	147			109	147	
Leichenpaß, Ausstellung desselben	148				148	
Leichenbeförderung durch Güterexpedition	150				150	
Leitungsvorschriften, Vermerk auf Frachtkarten u. Umschlagskarten				16		
Lernadspiranten, Zutheilung			93			93
Lieferungszeiten u. Entschädigungen	204–209				204–209	
Linien der bayer. Staatseisenbahn		169			491	
Löschrequisitenprobe			288			288
Lohnlisten			12			12
Lohnvorrückungs-Verzeichniß			290			290
Lokalbahnaktiengesellschaft, bayerische		192			514	
Lokalgüterverkehr, Aenderungen des Heft C seit 1/IV. 95				118		
Lokalverkehr (Definition desselben)	177				177	

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II.
Lokomotiven, deren Einrichtung u. Verwendung für die Westinghousebremse		134 bis 145			456 bis 467	
Lokomotiven, einzeln fahrende		19, 56			341, 378	
" mit dem Tender voran fahrend		56		164	378	
" (sollen ohne zwingenden Grund nicht unter eisernen Brücken stehen bleiben)				56		
Lokomotivgebühr bei Sonderzügen	112				112	
Ludwig-Donau-Main-Kanal		168			490	
Luftdruckbremse, Beschreibung		134			456	
" Defektwerden derselben u. Verhalten des Zugspersonals hiebei		142			464	
" stete Controle über das Funktioniren		144			466	
" Revision, Maschinenersatz		134		184, 185	456	
M.						
Mainverkehr		168			490	
Markirpfahl (Kreuzungspflock)		17			339	
Marktpreis, Entschädigung nach demselben, Definition des Begriffes „Marktpreis"	210				210	
Maschinen-Defekte			268			268
Materialzüge		162, 163		54, 189	484, 485	
Maul- u. Klauenseuche, Bekanntgabe ders.				111		
Maximalbelastung der Lokomotiven		96		171		
Mietzins für Taglöhner			9	70		9
Milchbuttersendungen				45		
Milchsendungen	145, 244			42	145, 244	
Militär-Anwärter: Aufnahme			112			112
" deren Ausbildung			119			119
" " Bezüge			121			121
" " Dienstwohnung			122			122
" " Freifahrts- u. Umzugslegitimation			125			125
" " Kautionspflicht			125			125
" " Krankenversicherung			123			123
" " Unfallversicherung			124	197		124
" " Unterbrechung der Vorübung			122			122
" " Verehelichung			124	77		124
" " Versetzung, Entlassung, Austritt			126			126
" " Gesuche um Aufnahme			117			117

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II.
Militärausweispapier(genügtUnterstempelg.	75 53				75 53	
Militär-Fahrkarten	74			38	74 79	
Militär-Sonderzüge				166 167		
Militär-Fahrscheine	79			57 97	79	
Militärgüter, Aufgabe u. Abfertigung				97		
Militärpersonen, deren Beförderung bei Schnellzügen				96		
Militärpersonen-Transporte	79			97	79	
" " Ausführung derselben	86				86	
Militär-Verfassung (Verfassungs-Urkunde)		268			590	
Minimaltaxe für Sonderzüge auf Hauptbahnen	112				112	
" " " Vizinal- und Lokalbahnen	112				112	
Ministerien, bayerische		233		190 bis 194	555	
Möbelwagenbeförderung, Zuladung					110	
Mobiliar-Inventar, Sturz			293			293
Monatslisten				70		
Morseschreibapparate, tragbare, Prüfung derselben				81		
Münzen, fremde	322				322	
" kassamäßige	320				320	
N.						
Nachbehandlung von Reisegepäck	137			108	137	
Nachlaufen von Wagen						
Nachnahme-Begleitscheine	194		250		194	250
Nachnahme	192				192	
" nach Belgien, England und Frankreich (Kartirung)	195				195	
Nachnahmebegleitschein, Verlust desselben				45		
Nachnahmeprovision	194				194	
Nachnahmen, provisionsfreie	192			116	192	
Nachsendegebühren für Fundsachen	49			38	49	
Nachweisungen der Güterrechnung, Anfertigung			26			26
Nachweisung des Kassenbestandes			286			286
Nachweisung über den Verkauf zahlbarer Dienstpapiere	313				313	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	1. N. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Namentliche Listen (Militär), jährl. Vorlage			284, 294			284, 294
Nebenbezüge, außerdienstliche, der Beamten und Bediensteten				83		
Nebengebühren			70			70
Nebengebühren des Personenverkehrs			20			20
Nebengeschäfte und Nebenämter, deren Ausübung durch Angeh. der V. Anst.				85		
Nebenübergabsscheine	222				222	
Niederlage unverzollter Waren	281				281	
Nordd.-bayer. Güter-Verkehr, Statistik			295		295	
Normalsätze für Gewichtsverluste	204				204	
Nothsignal		21			343	
Nothbremse, mißbräuchl. Benützung derselben		141		173, 187	463	
O.						
Oberbahnämter, Organisation	12, 16				12, 16	
Oberbahnamtsbezirke		192		62	514	
Oberbahnamtsdirektor	16				16	
Oberlandgerichte		238			560	
Oberstes Landesgericht		237			559	
Oesterreich-Ungarn — Zollfreiheit und Ermäßigung im Verkehr mit demselben				148		
Oberpostämter, Organisation	19				19	
Oberwagenlaternen				53		
Obst frisches, in Körben, eilgutmäßig befördert gegen Stückguttaxe	220				220	
Organisation der Verwaltung	10				10	
Orts- und Uebergangsgüter, deren getrennte Verladung, Ausnahme hievon				13		
P.						
Pachtzins, Abführung desselben			293			293
Pachtbahnen		222			544	
Packer, seine Aufgaben im Verladegeschäft				21		
Packmeister bei Stückgüterzügen, und ihre Gehilfen, Aufgabe derselben	238			16	238	
Papierstreif. d. Morseapparate, Behandl. ders.		35			357	
Parteien vor Gericht		242			564	
Pensionirung, die der pragmatischen Beamten		276			598	
Pensionsrechnungsschema der Eisenbahncentralkasse				75		
Perron-Karten				38		
Perron-Signale		14		53, 159	336	
Perronsperre, Controle der Fahrkarten				108		
Personalaufnahmemeldung			96			96
Personal-Bogen			93			93

	III. Auflage Band			G. V. I.	II. Auflage Band	
	I.	II.	III.		I.	II.
Personalverhältnisse			93			93
Personalverwendungs-Ausweis			292			292
Personenbeförderung	50, 109				50, 109	
Petroleumfässer eiserne, ärarialische,				198		
Personenwagen fremde, Hinterstellungsgebühr, Verzög.-Gebühr, Zeitmiethe				105		
Personenzugszusammenstellung				175		
Personenwagen, Taxen	109			40	109	
Pferdebeförderung in besonders eingerichteten Stallungswagen	163				163	
Pferdebeförderung, Beschaffenheit der Wagen				112		
Plakate, gedruckte, zur Abgabe durch das Materialdepot			189			189
Plakate an Fahrkarten- und Gepäckschaltern anzubringende			185			185
Pfändung von Frachtgütern				206		
Plakate, private			190, 297			190, 297
Plakatwesen, allgemeines			184			184
Platzgebühr — in den D. Zügen				91		
Plombenbestellung			290			290
Plombeneinlieferung			290			290
Polizei		248			570	
„ auf den Bahnhöfen		125			447	
Portativapparate, Prüfung derselben				81		
Postdienst, Personaländerungsanzeige an das Oberpostamt			5		5	
Postdirektion, Organisation	18				18	
Postgesetz	181	281			181, 603	
Postpflichtige Gegenstände	181				181	
Postsend., Beförd. ders. d. Eisenbahnpersonal	245				245	
Pragmatik		276			598	
Preisverzeichnis für Güterbegleitpapiere	309				309	
Privilegien, verfassungsmäßige, des Adels ꝛc.		260			582	
Probebelastung der Hebe-Krahnen			297			297
Protokolle	35				35	
Protokoll über Güterbeschädigung			195			195
Prüfung der Fahrkarten	123				123	
Prüfung der Hebe-Krahnen			297			297
Q.						
Qualifikationen, allgemeines			292	195		292
Qualifikation der Aspiranten			98, 296			98, 296
Quartalsprüfung der Aspiranten, Censur			98			98
Quittungen, Anfertigung derselben			5	67		5

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	G. K. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Quittungen, Auszahlung	318				318	
Quittungsleistung				70		
Quittungskarten				196		
R.						
Rampen und Drehscheibenanlagen				199		
Rangirdienst		97 103 109			419 425 431	
" dessen Aufgabe beim Stückgutladegeschäft				19		
" auf centralisirten Stationen				28		
Rangirleiter, selbständige				175		
Rangirmanöver		109	253	-	431	253
Rangirmaschinensignal		18			340	
Rangirpfiffsignale				30		
Ratenberechnung bei Quittungen			8			8
Rauchverbot	107				107	
Raumverschluß, zollamtlicher	282				282	
Raum- und Zeitdeckung der Bahnhöfe		110			432	
Rechnungsstellung			17			17
Rechnung über Güterbeförderung			25 281			25 281
" " Hundebeförderung			17 279			17 279
" " Miliärtransport			68 280			68 280
" " Personenbeförderung			17	194		17
" " Reisegepäck-, Leichen-, Lebende Tiere- und Fahrzeug-Beförderung			21 279			21 279
Rechnungsabschluß über Gütertransport			30			30
Rechnungsschema				73		
Rechnungswesen, allgemeines	310				310	
Rechte u. Pflichten, bürgerl., verfaßungsmäß.		257			579	
Rechtsanwälte		242			564	
Rechtspflege		267			589	
Reformtarifsystem		226			548	
Regieaversum			158			158
Regiematerialien, Bedarfsanzeige			293			293
Regiematerialien, Bestellung			289			289
Regiematerialien und Inventar			151			151
Registratur	32				32	
Reglements für den Güterverkehr	169				169	
Reichsbehörden		246			568	
Reichskanzler		233			555	
Reichskassenscheine	320				320	
Reichstag		232			554	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. K. G.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Reichsverfassung		230			552	
Reichsverwaltung		246			568	
Reichsverwesung, bayerische		251			573	
Reisegepäck, Begriff desselben	133				133	
„ Aufgabe, Beförderung 2c. desselben	134 bis 141				134 bis 141	
Reisen allerhöchster Herrschaften		130			452	
„ fremder Souveräne 2c.		131			453	
Reisende ohne giltige Fahrkarte	89				89	
Reklamation wegen Gutsbeschädigung			194			194
Remunerationen d. Beamten u. Bediensteten				83		
Reparaturen der Wagen, Zuweisungen an die betr. Centralwerkstätte				128		
Rettungskästen, Prüfung derselben			292			292
Rettungswagen				207		
Restaurationen auf Bahnhöfen				210		
Reverse für Gepäck und Güter (Erklärungen)	178				178	
Revisionsfrist der Wagen				128		
Revisionsersätze — Nacherhebung			76			76
Revisionsprotokolle			72			72
Revisionsguthaben, unanbringliche			77			77
Rollfuhr-Unternehmen, bahnseitige				116		
Rollgelder	194			116	194	
Rückbeladung fremder Wagen (praktische Beispiele)	259		277, 295	47, 132, 134	259	277, 295
Rückfahrkarten	51, 58			38, 91	51, 58	
„ , Fahrtunterbrechung				98		
„ deren Benützung auf anderen Strecken				100		
Rücksendung fremder Wagen	263				263	
Rückvergütungsgesuche über nicht ausgenützte Fahrkarten	100				100	
Rückvergütung von Wagenstandgelder				126		
Rundreisekarten	53			38	53	
Rundreisehefte				38		
„ deren Benützung auf anderen Strecken				100		
Ruhesignal		7		52	329	
Ruhesignal, optisches am Perronsignalmast		14			336	
S.						
Sachverständige	22	244			22, 566	
Salonwagen	109			40	109	

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II.
Quittungen, Auszahlung	318				318	
Quittungsleistung				70		
Quittungskarten				196		
R.						
Rampen und Drehscheibenanlagen				199		
Rangirdienst		97, 103, 109			419, 425, 431	
" dessen Aufgabe beim Stückgutladegeschäft				19		
" auf centralisirten Stationen				28		
Rangirleiter, selbständige				175		
Rangirmanöver		109	253		431	253
Rangirmaschinensignal		18			340	
Rangirpfiffsignale				30		
Ratenberechnung bei Quittungen			8			8
Rauchverbot	107				107	
Raumverschluß, zollamtlicher	282				282	
Raum- und Zeitdeckung der Bahnhöfe		110			432	
Rechnungsstellung			17			17
Rechnung über Güterbeförderung			25, 281			25, 281
" " Hundebeförderung			17, 279			17, 279
" " Miliärtransport			68, 280			68, 280
" " Personenbeförderung			17	194		17
" " Reisegepäck-, Leichen-, Lebende Tiere- und Fahrzeug-Beförderung			21, 279			21, 279
Rechnungsabschluß über Gütertransport			30			30
Rechnungsschema				73		
Rechnungswesen, allgemeines	310				310	
Rechte u. Pflichten, bürgerl., verfaßungsmäß.		257			579	
Rechtsanwälte		242			564	
Rechtspflege		267			589	
Reformtarifsystem		226			548	
Regieaversum			158			158
Regiematerialien, Bedarfsanzeige			293			293
Regiematerialien, Bestellung			289			289
Regiematerialien und Inventar			151			151
Registratur	32				32	
Reglements für den Güterverkehr	169				169	
Reichsbehörden		246			568	
Reichskanzler		233			555	
Reichskassenscheine	320				320	
Reichstag		232			554	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	S. B. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Reichsverfassung		230			552	
Reichsverwaltung		246			568	
Reichsverwesung, bayerische		251			573	
Reisegepäck, Begriff desselben	133				133	
" Aufgabe, Beförderung rc. desselben	134 bis 141				134 bis 141	
Reisen allerhöchster Herrschaften		130			452	
" fremder Souveräne rc.		131			453	
Reisende ohne giltige Fahrkarte	89				89	
Reklamation wegen Gutsbeschädigung			194			194
Remunerationen d. Beamten u. Bediensteten				83		
Reparaturen der Wagen, Zuweisungen an die betr. Centralwerkstätte				128		
Rettungskästen, Prüfung derselben			292			292
Rettungswagen				207		
Restaurationen auf Bahnhöfen				210		
Reverse für Gepäck und Güter (Erklärungen)	178				178	
Revisionsfrist der Wagen				128		
Revisionsersätze — Nacherhebung			76			76
Revisionsprotokolle			72			72
Revisionsguthaben, unanbringliche			77			77
Rollfuhr-Unternehmen, bahnseitige				116		
Rollgelder	194			116	194	
Rückbeladung fremder Wagen (praktische Beispiele)	259		277 295	47 132 134	259	277 295
Rückfahrkarten	51 58			38 91	51 58	
" , Fahrtunterbrechung				98		
" deren Benützung auf anderen Strecken				100		
Rücksendung fremder Wagen	263				263	
Rückvergütungsgesuche über nicht ausgenützte Fahrkarten	100				100	
Rückvergütung von Wagenstandgelder				126		
Rundreisekarten	53			38	53	
Rundreisehefte				38		
" deren Benützung auf anderen Strecken				100		
Ruhesignal		7		52	329	
Ruhesignal, optisches am Perronsignalmast		14			336	
S.						
Sachverständige	22	244			22 566	
Salonwagen	109			40	109	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Sammelwagen	229, 235			9, 12	229, 235	
" offene, Uebergabe derselben	224				224	
" Verschluß derselben				122		
Sammelzugsstrecken, gemeinschaftl. zwischen Preußen u. Bayern				16		
Sammelzüge, siehe Stückgüterzüge	231					231
Sanitätseinrichtungen				207		
Schalterablieferungsschuldigkeit, deren Feststellung bei der Fahrkartenausgabestelle			18			18
Schalterzeiten	88, 196				88, 196	
Schema zur Eisenbahnbetriebsrechnung				73		
Scheibensignale		9			331	
Scheinaufrechnung			283			283
Schlafwagen	109			40	109	
Schlafwagen (in Strecke München—Berlin u. München—Köln)	121				121	
Schlußbremse				180		
Schlußsignal, Fehlen desselben			266			266
Schlußsignal, Entf. desf. bei Ueberholungen				161		
Schnellzüge, Nichtbeachtung des Ruhesignals auf Haltestellen ohne Telegraphenapparat				53		
Schöffengerichte		238			560	
Schrankenbedienung			251			251
Schriftlicher Verkehr, Formen desselben 2c.	26				26	
Schübling-Transport	88			39	88	
Schülerkarten, Schülerzeitkarten	53, 63			38, 93	53, 63	
Schutzwagen, Gebühr	154			119	154	
Schwedische Güterwagen, deren Benützung zu Viehtransporten				127		
Schwurgerichte		239			561	
Seen, bayerische		169			491	
Serien des Wagenparks, Bezeichnung desf.				136		
Signale, allgemeine		6, 111			328, 333	
Signal „Bahn unterbrochen"			269			269
Signale mit der Mundpfeife		21			343	
" an der Maschine		18			340	
" des Wärterposten (Läutebudendepeschen)		4			326	
Signalfarben		1			323	
Signalgebung, Grundsätze derselben		1			323	
Signalisirung, falsche			269			269
Signalordnung		1			323	
Signal- u. Weichen-Centralisirung				25		
Signir-Gebühren			70	73, 195		70

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. N. H.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Sonderzüge	112	59		40, 166, 189	112, 381	
„ mit ermäßigten Preisen	117			41	117	
„ Minimaltaxe derselben a) auf Hauptbahnen, b) auf Lokalbahnen	12			40	112	
Sonderzüge, mit ermäßigten Preisen	117				117	
„ , unangesagte auf Doppelbahnen				53		
Sonntagsruhe, Viehbeförderg. an Sonntagen				176		
Sonntagszüge bei gutem Wetter, Nichtverkehren derselben				80		
Sperrsignale		111	251	32	433	251
Sperrung der Ueberfahrt (durch Fuhrwerk)			265			265
Spitzenverschlüsse				35		
Spurbahnen		215			537	
Staatsanwälte		239			561	
Staatsbahnen, bayerische		169			491	
Staatsdiener, deren Verhältnisse		270			592	
Staatsgut		254			576	
Staatsministerien, die einzelnen		233		190 bis 194	555	
Staatstelegraph, Mißbrauch desselben		29			351	
Staatsverwaltung		245			567	
Staffeltarif	176				176	
Stand der Betriebsmittel (Stationswagen)			294			294
Stände-Versammlung		261			583	
Stationen der bayer. Linien		169		58	491	
„ bayerische, auf fremdem Gebiete		195			517	
„ ohne Zollstellen				145		
Stationsbeschreibung (z. Instruktionszwecken)			245			245
Stationsinventar			160			160
Stations-Kassa	311				311	
„ Meister		94			416	
„ Taglöhner, Aufnahme			106			106
„ Uhren	50	26		90	50, 348	
„ Verwaltungsdienst			151			151
„ Vorstand	23	24, 60, 94, 97, 112, 114	192		23, 346, 382, 416, 419, 434, 436	192
„ Wagen			294			294
„ „ Verzeichnis derselben				82		
Statistik über die Güterbewegung			65			65
„ der Unfälle			291			291

	III Auflage Band I.	III Auflage Band II.	III Auflage Band III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Statistik des Waarenverkehrs	287				287	
Stellwerksanlagen, ihre Eintheilung in Klass.				31		
Stellwerkseinrichtung				35		
Strafreglement für das nichtpragmatische Personal der k. b. Staatseisenbahnen	40				40	
Strafgerichte		237			459	
Strafkammern der Landgerichte		238			460	
Strafkarten für Reisende (Zusatzkarten)	89	128		185	89 } 450 }	
" Verzeichnis			279			279
Strecken-Aenderung bei Fahrkarten				100		
Strafsachen, Verfahren		237			559	
Stückgüter, eilgutsmäßig zu befördernde	219				219	
Stückgutladegeschäft auf größeren Stationen				18		
Stückgutbeförderung	228 } 244 }				228 } 244 }	
" direkte, früher u. jetzt				14		
" " mit Würtembg.				14		
" " Preußen (üb. Probstzella, Lichtenfels u. Ritschenhausen)				15		
u. Sachsen				18		
Stückgutladungen, geschlossene	228			8	228	
" " im direkten Verkehr (Württemberg, Preußen und				15		
Rheinland)				18		
Stückgutberechnung	217				217	
Stückgüterzüge, Aufgabe, Zusammensetzung u. Begleitung	228 } 231 } 233 }			8 11	228 } 231 } 233 }	
Stückgüterzüge, Fahrplankonstruktion				7		
Stückgutwagen	228 } 235 }				228 } 235 }	
" geschlossene nach Bayern				16		
Stückgutverladung, altes System				5		
" neues Princip				7		
" nach Eger, Uebergang	230			10	230	
Stundenpaß, siehe Fahrbericht		68			390	
Stundung der Frachtgebühren			215			215
Stundung d. Gebühr. f. Reisen allerh. Herrsch.						
Sturz der zahlbaren Dienstpapiere			284			284
Suspension vom Amte	42			88	42	
T.						
Tabakstengel, Tarifirung derselben				119		
Taggeldquittungen			14			14
Tarifirungsvorschriften, Aenderungen	217 } 218 }			119	217 } 218 }	
Tarifsystem, bayerisches		225			547	
Telegraphenanschlußpunkte, bayerische		19[illegible]			521	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. K. B.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Telegraphenleitung, unterbrochen		53			375	
Telegraphenapparate		28			350	
Telegraphenverkehr, internationaler		31			353	
Telegraphenmaterialien u. Werkzeuge, Nachweisung über Empfang u. Verbrauch			293			293
Telephonverkehr, dienstlicher				162		
Terminskalender für Eisenbahnbeamte			300			300
" Vormerkungen u. Uebersicht			277			277
(Die einzelnen Vorlagen sind unter den betreffenden Buchstaben aufgeführt.)						
Thatbestands-Aufnahme	208		200		208	200
Theilfrankaturen	192				192	
Theilladungen u. Zuladungen				116		
Thronfolge, bayerische		251			573	
Thiere, lebende in Käfigen, Verladung ders.	234				234	
Transportannahme, Verpflichtung der Eisenbahn hiezu	178				178	
Transportdienstbuch, Erläuterungen zu Heft III desselben	235				235	
Transport-Verhinderung	212, 286			209	212, 286	
" " bei Zollwagen				141		
Transportweg-Vorschrift (Geltungsbereich der Verkehrsordnung)	179				179	
Transportweg-Vorschrift (Geltungsbereich des internat. Uebereinkommens)	180				180	
Traubensendungen	220				220	
Tunnele		212			534	
Turmwärter, seine Aufgabe				28		
U.						
Ueberfahrt, gesperrt durch Fuhrwerke			265			265
Ueberfahrtsschranken, a. centralis. Stationen				36		
Uebergabe einer Expedition			1			1
" direkte, d. Vermittelung d. Station	226				226	
Uebergabe u. Uebernahme der Güter — hat am Zuge zu geschehen —, Vollzug	224				224	
Uebergabs- u. Uebernahmsdienst	168, 220				168, 220	
" Schein	221				221	
" Scheine, eingelieferte			291			291
Uebergangs-Stationen, bayerische		194			516	
" deutsche		197			519	
Uebergangssteuer	279				279	
Uebergangszettel	257			129, 131	257	
Uebergewicht bei Wagenüberlastung				119, 201		

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	G. K. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Quittungen, Auszahlung	318				318	
Quittungsleistung				70		
Quittungskarten				196		
R.						
Rampen und Drehscheibenanlagen				199		
Rangirdienst		97, 103, 109			419, 425, 431	
" dessen Aufgabe beim Stückgutladegeschäft				19		
" auf centralisirten Stationen				28		
Rangirleiter, selbständige				175		
Rangirmanöver		109	253		431	253
Rangirmaschinensignal		18			340	
Rangirpfiffsignale				30		
Ratenberechnung bei Quittungen			8			8
Rauchverbot	107				107	
Raumverschluß, zollamtlicher	282				282	
Raum- und Zeitdeckung der Bahnhöfe		110			432	
Rechnungsstellung			17			17
Rechnung über Güterbeförderung			25, 281			25, 281
" " Hundebeförderung			17, 279			17, 279
" " Miliärtransport			68, 280			68, 280
" " Personenbeförderung			17	194		17
" " Reisegepäck-, Leichen-, Lebende Tiere- und Fahrzeug-Beförderung			21, 279			21, 279
Rechnungsabschluß über Gütertransport			30			30
Rechnungsschema				73		
Rechnungswesen, allgemeines	310				310	
Rechte u. Pflichten, bürgerl., verfaßungsmäß.		257			579	
Rechtsanwälte		242			564	
Rechtspflege		267			589	
Reformtarifsystem		226			548	
Regieaversum			158			158
Regiematerialien, Bedarfsanzeige			293			293
Regiematerialien, Bestellung			289			289
Regiematerialien und Inventar			151			151
Registratur	32				32	
Reglements für den Güterverkehr	169				169	
Reichsbehörden		246			568	
Reichskanzler		233			555	
Reichskassenscheine	320				320	
Reichstag		232			554	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. B. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Reichsverfassung		230			552	
Reichsverwaltung		246			568	
Reichsverwesung, bayerische		251			573	
Reisegepäck, Begriff desselben	133				133	
" Aufgabe, Beförderung ꝛc. desselben	134 bis 141				134 bis 141	
Reisen allerhöchster Herrschaften		130			452	
" fremder Souveräne ꝛc.		131			453	
Reisende ohne giltige Fahrkarte	89				89	
Reklamation wegen Gutsbeschädigung			194			194
Remunerationen d. Beamten u. Bediensteten				83		
Reparaturen der Wagen, Zuweisungen an die betr. Centralwerkstätte				128		
Rettungskästen, Prüfung derselben			292			292
Rettungswagen				207		
Restaurationen auf Bahnhöfen				210		
Reverse für Gepäck und Güter (Erklärungen)	178				178	
Revisionsfrist der Wagen				128		
Revisionsersätze — Nacherhebung			76			76
Revisionsprotokolle			72			72
Revisionsguthaben, unanbringliche			77			77
Rollfuhr-Unternehmen, bahnseitige				116		
Rollgelder	194			116	194	
Rückbeladung fremder Wagen (praktische Beispiele)	259		277 295	47 132 134	259	277 295
Rückfahrkarten	51 58			38 91	51 58	
" , Fahrtunterbrechung				98		
" deren Benützung auf anderen Strecken				100		
Rücksendung fremder Wagen	263				263	
Rückvergütungsgesuche über nicht ausgenützte Fahrkarten	100				100	
Rückvergütung von Wagenstandgelder				126		
Rundreisekarten	53			38	53	
Rundreisehefte				38		
" deren Benützung auf anderen Strecken				100		
Ruhesignal		7		52	329	
Ruhesignal, optisches am Perronsignalmast		14			336	
S.						
Sachverständige	22	244			22 566	
Salonwagen	109			40	109	

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. R. S.	II. Auflage Band I.	II.
Sammelwagen	229 235			9 12	229 235	
„ offene, Uebergabe derselben	224				224	
„ Verschluß derselben				122		
Sammelzugsstrecken, gemeinschaftl. zwischen Preußen u. Bayern				16		
Sammelzüge, siehe Stückgüterzüge	231					231
Sanitätseinrichtungen				207		
Schalterablieferungsschuldigkeit, deren Feststellung bei der Fahrkartenausgabestelle			18			18
Schalterzeiten	88 196				88 196	
Schema zur Eisenbahnbetriebsrechnung				73		
Scheibensignale		9			331	
Scheinaufrechnung			283			283
Schlafwagen	109			40	109	
Schlafwagen (in Strecke München—Berlin u. München—Köln)	121				121	
Schlußbremse				180		
Schlußsignal, Fehlen desselben			266			266
Schlußsignal, Entf. dess. bei Ueberholungen				161		
Schnellzüge, Nichtbeachtung des Ruhesignals auf Haltestellen ohne Telegraphenapparat				53		
Schöffengerichte		238			560	
Schrankenbedienung			251			251
Schriftlicher Verkehr, Formen desselben ꝛc.	26				26	
Schübling-Transport	88			39	88	
Schülerkarten, Schülerzeitkarten	53 63			38 93	53 63	
Schutzwagen, Gebühr	154			119	154	
Schwedische Güterwagen, deren Benützung zu Viehtransporten				127		
Schwurgerichte		239			561	
Seen, bayerische		169			491	
Serien des Wagenparks, Bezeichnung dess.				136		
Signale, allgemeine		6 111			328 333	
Signal „Bahn unterbrochen"			269			269
Signale mit der Mundpfeife		21			343	
„ an der Maschine		18			340	
„ des Wärterposten (Läutebudendepeschen)		4			326	
Signalfarben		1			323	
Signalgebung, Grundsätze derselben		1			323	
Signalisirung, falsche			269			269
Signalordnung		1			323	
Signal- u. Weichen-Centralisirung				25		
Signir-Gebühren			70	73 195		70

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. A.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Sonderzüge	112	59		40, 166, 189	112, 381	
" mit ermäßigten Preisen	117			41	117	
" Minimaltaxe derselben a) auf Hauptbahnen, b) auf Lokalbahnen	112			40	112	
Sonderzüge, mit ermäßigten Preisen	117				117	
" , unangesagte auf Doppelbahnen				53		
Sonntagsruhe, Viehbeförderg. an Sonntagen				176		
Sonntagszüge bei gutem Wetter, Nichtverkehren derselben				80		
Sperrsignale		111	251	32	433	251
Sperrung der Ueberfahrt (durch Fuhrwerk)			265			265
Spitzenverschlüsse				35		
Spurbahnen		215			537	
Staatsanwälte		239			561	
Staatsbahnen, bayerische		169			491	
Staatsdiener, deren Verhältnisse		270			592	
Staatsgut		254			576	
Staatsministerien, die einzelnen		233		190 bis 194	555	
Staatstelegraph, Mißbrauch desselben		29			351	
Staatsverwaltung		245			567	
Staffeltarif	176				176	
Stand der Betriebsmittel (Stationswagen)			294			294
Stände-Versammlung		261			583	
Stationen der bayer. Linien		169		58	491	
" bayerische, auf fremdem Gebiete		195			517	
" ohne Zollstellen				145		
Stationsbeschreibung (z. Instruktionszwecken)			245			245
Stationsinventar			160			160
Stations-Kassa	311				311	
" Meister		94			416	
" Taglöhner, Aufnahme			106			106
" Uhren	50	26		90	50, 348	
" Verwaltungsdienst			151			151
" Vorstand	23	24, 60, 94, 97, 112, 114	192		23, 346, 382, 416, 419, 434, 436	192
" Wagen			294			294
" " Verzeichnis derselben				82		
Statistik über die Güterbewegung			65			65
" der Unfälle			291			291

	III Auflage Band I.	II.	III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II.
Statistik des Waarenverkehrs	287				287	
Stellwerksanlagen, ihre Eintheilung in Klass.				31		
Stellwerkseinrichtung				35		
Strafreglement für das nichtpragmatische Personal der k. b. Staatseisenbahnen	40				40	
Strafgerichte		237			459	
Strafkammern der Landgerichte		238			460	
Strafkarten für Reisende (Zusatzkarten)	89	128		185	89, 450	
" Verzeichnis			279			279
Strecken-Aenderung bei Fahrkarten				100		
Strafsachen, Verfahren		237			559	
Stückgüter, eilgutsmäßig zu befördernde	219				219	
Stückgutladegeschäft auf größeren Stationen				18		
Stückgutbeförderung	228, 244				228, 244	
" direkte, früher u. jetzt				14		
" " mit Württembg.				14		
" " Preußen (üb. Probstzella, Lichtenfels u. Ritschenhausen)				15		
u. Sachsen				18		
Stückgutladungen, geschlossene	228			8	228	
" " im direkten Verkehr (Württemberg, Preußen und Rheinland)				15, 18		
Stückgutberechnung	217				217	
Stückgüterzüge, Aufgabe, Zusammensetzung u. Begleitung	228, 231, 233			8, 11	228, 231, 233	
Stückgüterzüge, Fahrplankonstruktion				7		
Stückgutwagen	228, 235				228, 235	
" geschlossene nach Bayern				16		
Stückgutverladung, altes System				5		
" neues Princip				7		
" nach Eger, Uebergang	230			10	230	
Stundenpaß, siehe Fahrbericht		68			390	
Stundung der Frachtgebühren			215			215
Stundung d. Gebühr. f. Reisen allerh. Herrsch.						
Sturz der zahlbaren Dienstpapiere			284			284
Suspension vom Amte	42			88	42	
T.						
Tabakstengel, Tarifirung derselben				119		
Taggeldquittungen			14			14
Tarifirungsvorschriften, Aenderungen	217, 218			119	217, 218	
Tarifsystem, bayerisches		225			547	
Telegraphenanschlußpunkte, bayerische		199			521	

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. N. G.	II. Auflage Band I.	II.
Telegraphenleitung, unterbrochen		53			375	
Telegraphenapparate		28			350	
Telegraphenverkehr, internationaler		31			353	
Telegraphenmaterialien u. Werkzeuge, Nachweisung über Empfang u. Verbrauch			293			293
Telephonverkehr, dienstlicher				162		
Terminskalender für Eisenbahnbeamte			300			300
" Vormerkungen u. Uebersicht			277			277
(Die einzelnen Vorlagen sind unter den betreffenden Buchstaben aufgeführt.)						
Thatbestands-Aufnahme	208		200		208	200
Theilfrankaturen	192				192	
Theilladungen u. Zuladungen				116		
Thronfolge, bayerische		251			573	
Thiere, lebende in Käfigen, Verladung ders.	234				234	
Transportannahme, Verpflichtung der Eisenbahn hiezu	178				178	
Transportdienstbuch, Erläuterungen zu Heft III desselben	235				235	
Transport-Verhinderung	212 } 286 }			209	212 } 286 }	
" bei Zollwagen				141		
Transportweg-Vorschrift (Geltungsbereich der Verkehrsordnung)	179				179	
Transportweg-Vorschrift (Geltungsbereich des internat. Uebereinkommens)	180				180	
Traubensendungen	220				220	
Tunnele		212			534	
Turmwärter, seine Aufgabe				28		
U.						
Ueberfahrt, gesperrt durch Fuhrwerke			265			265
Ueberfahrtsschranken, a. centralis. Stationen				36		
Uebergabe einer Expedition			1			1
" direkte, d. Vermittelung d. Station	226				226	
Uebergabe u. Uebernahme der Güter — hat am Zuge zu geschehen —, Vollzug	224				224	
Uebergabs- u. Uebernahmsdienst	168 } 220 }				168 } 220 }	
" Schein	221				221	
" Scheine, eingelieferte			291			291
Uebergangs-Stationen, bayerische		194			516	
" deutsche		197			519	
Uebergangssteuer	279				279	
Uebergangszettel	257			129 } 131 }	257	
Uebergewicht bei Wagenüberlastung				119 } 201 }		

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. K. S.	II. Auflage Band I.	II.
Ueberholung von Zügen		37			359	
Ueberlastung bei Wagenladungen, Uebergewicht				119 201		
Uebernahme der Stückgüterzüge, zweckmäß. Verfahren, Wagenanschriften 2c.				19		
Uebernachtungslokale			293	211		293
Umladezeiten des Stückgutes, früher u. jetzt				8		
Umladestationen, letzte, zwischen Bayern u. Preußen				16		
Umladung eines Zollwagens			272	141 146		272
Umleitung des Güterverkehrs bei Verkehrsstörungen			240	209		240
Umleitung des Personenverkehrs bei Verkehrsstörungen			240	208		240
Umparkiren von Zügen u. einzelnen Wagen			236	184		236
Umschlagskarten im Verkehr nach Württembg.				15		
" " " " Preußen				16		
Umtausch der Fahrkarten, Zurücknahme	90 100			98	90 100	
Ummegkarten	53			38	53	
Unfälle, Protokollaufnahme u. Meldung			136			136
Unfallfürsorge			130			130
Unfallstatistik			291			291
Unfallversicherung			132			132
Unfallversicherungspflichtige Personen			292			292
Unmittelbare Behörden der Generaldirektion	11				11	
" Dienstesstellen der Oberbahnämter	16				16	
Unterbeamte, Benützung der Coupees außer Dienst				169		
Unterstützungsfond, Anfälle und Ausgaben			15			15
Untersuchung der Wagen		115			437	
" " Güterwagen		116			438	
Unterzeichnung der Schriftstücke	29				29	
Urkunden, öffentliche und private		244			566	
Urlaubsgenehmigung, Grundsätze hiefür				87		
V.						
Verbands-Verkehr	241			122	241	
" Wagen	242			122	242	
" Züge (nunmehr beschleunigte Güterzüge und Eilgüterzüge)	241			122 176	241	
Verehelichung der Militäranwärter			124	77		124
Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen	169				169	
Vereinszollregulativ, Aenderungen				142		
Verfahren, gerichtliches, bei Civilsachen		241			563	
" " " Strafsachen		240			562	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. N. G.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Wagen-Anschriften		103		129	425	
Wagenausrüstung zu Militärbeförderungen	85				85	
Wagen-Beschädigungen	105, 217, 255, 264	118	204		105, 247, 255, 264	204
" Bestandtheile					440	
" Bestellbuch, Auszug			278	205		278
" Bestellung	248			130	248	
" Bestellungen, dringliche			278			278
Wagendecken	271			137	271	
" private	277				277	
" Verwendungsnachweis			285			285
Wagen-Gattungen, bayerische	265			136	265	
Wagenkuppelung				177		
Wagenladungstaxen	218			118	218	
Wagenmeisterdienst, (auch Aufgabe des Stationsvorstandes)		114			436	
Wagenmeldungen	251, 269			46, 127	251, 269	
" schriftliche			278	130		278
" bei Wagenmangel	252				252	
Wagen-Nummervortrag auf den Begleitpapieren				122		
Wagen-Reparaturen, Zuweisung an die Centralwerkstätte				128		
Wagenstandgeld	249				249	
" Erhebung und Rückvergütung				126		
" -Verzeichnis			178	79		178
" -Erhebung bei Regie-Baumaterialienladungen				126		
Wagen-Stillstand	250				250	
" Uebergabsverzeichnisse			277			277
" Uebergangszettel				129		
" Ueberlastungen			204	119		204
" Uebernahmsverzeichnisse			277			277
" unrichtig eingestellte			296			296
" Untersuchung		115		128	437	
" Utensilien	168, 271				168, 271	
" Vertheilung	254				254	
" Verwendung	168, 247				168, 247	
" " im direkten Stückgutverkehr				15, 16		
" " " d. fremden Wagen			278	47		278
" Verzeichnisse			277			277

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. N. B.	II. Auflage Band I.	II.
Verständigung des Personals bei Kreuzungs-Verlegungen		47			369	
Verständigung über abweichende Geleisebenützung		48			370	
Vertheidigung, bei Gericht		240			562	
Vertheilung von Geldgeschenken unter das Zugs- und Stationspersonal				170		
Verwaltungsbehörden des Reiches		246			568	
" " von Bayern		247			569	
Verwaltung des Staates		245			567	
" der k. b. Verkehrsanstalten	10				10	
Verwiegung von leeren Zollwagen				143, 146		
Verzögerungsgebühr bei Hinterstellung fremder Personenwagen				105		
Viehbeförderung	154			110, 113, 176	154	
" Bekanntgabe der Maul- und Klauenseuche				111		
" nach Baden				111		
" " und von Oesterreich-Ungarn				111, 114		
" von Schweden				127		
" " Württemberg				111		
" Zusammenladen von Groß- und Kleinvieh, Pferden 2c				44		
Viehtransporte nach München-Südbhf.				110		
Viehwagen fremde, Desinfektion und Wiederbenützung				113		
Vollzugsbehörden, die der G. D. der k. b. St.-Eisenb.	11				11	
Vorausbestellung von Fahrkarten und Gepäckbehandlung	103				103	
Vorführung zollamtlicher Güter, Unterlassung derselben			274			274
Vorlagen, monatliche für Stationen mit Fahrpersonal			285			285
Vorschüsse	318				318	
Vorsignale		17, 22		32	339, 344	
Vorspannmaschinen		73			395	
W.						
Wägegeld			70			70
Wägebescheinigung bei leeren Zollwagen				143		
Wagen-Abtheilung, einzelne, Bestellung ders.	106				106	
" angekommene, fremde			278			278

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	I. N. S.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Wagen-Anschriften		103		129	425	
Wagenausrüstung zu Militärbeförderungen	85				85	
Wagen-Beschädigungen	105, 217, 255, 264	118	204		105, 247, 255, 264	204
" Bestandtheile					440	
" Bestellbuch, Auszug			278	205		278
" Bestellung	248			130	248	
" Bestellungen, dringliche			278			278
Wagendecken	271			137	271	
" private	277				277	
" Verwendungsnachweis			285			285
Wagen-Gattungen, bayerische	265			136	265	
Wagenkuppelung				177		
Wagenladungstaxen	218			118	218	
Wagenmeisterdienst, (auch Aufgabe des Stationsvorstandes)		114			436	
Wagenmeldungen	251, 269			46, 127	251, 269	
" schriftliche			278	130		278
" bei Wagenmangel	252				252	
Wagen-Nummervortrag auf den Begleitpapieren				122		
Wagen-Reparaturen, Zuweisung an die Centralwerkstätte				128		
Wagenstandgeld	249				249	
" Erhebung und Rückvergütung				126		
" -Verzeichnis			178	79		178
" -Erhebung bei Regie-Baumaterialienladungen				126		
Wagen-Stillstand	250				250	
" Uebergabsverzeichnisse			277			277
" Uebergangszettel				129		
" Ueberlastungen			204	119		204
" Uebernahmsverzeichnisse			277			277
" unrichtig eingestellte			296			296
" Untersuchung		5		128	437	
" Utensilien	168, 271				168, 271	
" Vertheilung	254				254	
" Verwendung	168, 247				168, 247	
" " im direkten Stückgutverkehr				15, 16		
" " " d. fremden Wagen			278	47		278
" Verzeichnisse			277			277

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. K. H.	II. Auflage Band I.	II.
Wagen-Verzeichnisse auf Lokalbahnstationen				127		
„ Zählungen, periodische			291	81		291
Wandfahrpläne		93		174	415	
Warmlaufen der Wagen				182		
Warteräume	88				88	
Wasserstraßen, bayerische		167			489	
Wasserverkehr, bayerischer		169			491	
Wechsel		112			434	
Wechselwärterdienst		112			434	
Wechselcontrole auf nicht centralisirten Stationen				26		
„ auf centralisirten Stationen				27, 175		
Wechsel-Verkehr	177				177	
Wechselwärter, Ausbildung				181		
Wechsel-Wärterdienst		112		181	434	
Weichenbedienung auf nicht centralisirten Stationen				28		
„ auf centralisirten Stationen				28		
Weichen- und Signalcentralisirung				25		
Weichencentralisirung, Tagebuch			296			296
Weichenspitzenverschlüsse				35		
Weitersendung von Fremdwagen	258				258	
Weltstädte, die bedeutendsten		214			536	
Werkstätte-Krankenkassa, Beiträge			16			16
Westinghouse-Bremse		134		184, 185	456	
Z.						
Zahlscheine, Anfertigung			5			5
Zahlungen der Kassen	317, 320				317, 320	
Zahlungsanweisungen				67		
Zahlungs-Berechnungen (Kosten-Berechnungen)			164	78		164
Zahlungsscheine, Aufrechnung			8	68		8
„ Prüfung			8			8
Zahlbare Dienstpapiere			294			294
Zählgebühren			70			70
Zeitkarten, allgemeine	53			38	53	
„ deren Benützung auf anderen Strecken				100		
Zeitmiethe für hinterstellte fremde Personenwagen				105		
Zeugen	22	243			22, 565	
Zollabfertigung	279, 286				279, 286	

	III. Auflage Band I.	II.	III.	I. K. H.	II. Auflage Band I.	II.
Zollamtliche Begleitpapiere	286				286	
" Niederlage	282				282	
Zollausschlüsse	279				279	
Zollbegleitscheine I. u. II., Zweck u. Ausfertigung	283				283	
Zollbegleitscheine, Erledigung derselben	285				285	
Zollerhebung	285				285	
Zollfrankaturen	190				190	
Zollfreie Lager	282				282	
Zollfreiheit u. Ermäßigung im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn				148		
Zollgesetzgebung	280				280	
Zollgesetz, Aenderung				142		
Zollgüter, Gestellung derselben	280				280	
" Verladung derselben	234				234	
Zollinteresse, Verpflichtung darauf				146		
Zollniederlagen	281				281	
Zollpapiere, deren Preise	309				309	
" nach Belgien	293			48, 149	293	
" " Bulgarien	295				295	
" " Dänemark	295			49, 150	295	
" " Frankreich	295			49, 150	295	
" " Großbritannien und Irland	297				297	
" " Italien	297			49, 151	297	
" für den Levanteverkehr	308			152	308	
" nach Luxemburg	299			49	299	
" " den Niederlanden	301			152	301	
" " Norwegen	300				300	
" " Oesterreich-Ungarn	301			49, 154	301	
" " Rumänien	302			50, 154	302	
" " Rußland	303			50, 155	303	
" " Schweden	304			50, 156	304	
" " der Schweiz	305			50, 156	305	
" " Serbien	307			51, 156	307	
" " Spanien	307			51, 156	307	
" " der Türkei	308				308	

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	S. B. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Zollstellen	179, 280				179, 280	
Zollstraßen	281				281	
Zolltransporte nach Stationen ohne Zollstellen				143		
Zollvereinsausschlüsse, Verkehr nach denselb.				138		
Zoll-Verhältnisse	279			142	279	
Zollverschluß, Behandlung desselben bei Umladungen				141		
Zollwagen, Verwiegung	282			143, 146	282	
„ „ Umladen			272	141		272
Zonentarif	176				176	
Zuchtviehbeförderung	163				163	
Zugsabfertigung		27			349	
Zug, Ein- u. Ausfahrt			253			253
Zugleine, unnötig bei vorhandener wirksamer Luftdruckbremse		143			465	
Zugsanzeige			277			277
Zugsbelastung, Berechnung derselben		69, 106			391, 428	
Zugs-Endstationen, Behandlung der abgelieferten Fahrkarten	132				132	
Zugspackmeister, ihre Aufgaben	232, 238			16	232, 238	
Zugsübernahme bei Stückgüterzügen, Disposition hiebei				19		
Zugsverspätungen		26			348	
Zugszusammenstellung		103		175	425	
„ bei Zügen mit Luftdruckbremse		138			460	
Zuladungen bei Wagenladungen seitens der Parteien				116		
Zurechtladepflicht der Knotenstationen				11		
Zulage für Stations- u. Wagenmeister, Quartalsverzeichniß			296			296
Zusammenladen von Groß- u. Kleinvieh, Pferden ꝛc. — Berechnung				44		
Zusammenladen von Gütern, Frachtberechnung	219				219	
Zusammenstellung der Züge mit Luftdruckbremse		138			460	
Zusammenstellungen der Güterrechnung			29			29
Zusammenstellung von Einnahmen aus der Beförderung von Fahrzeugen			280			280
Zusammenstellung von Einnahmen aus der Beförderung von lebenden Tieren			280			280
Zusammenstellung von Einnahmen aus der Beförderung von Leichen			280			280

	III. Auflage Band I.	III. Auflage Band II.	III. Auflage Band III.	S. B. I.	II. Auflage Band I.	II. Auflage Band II.
Zusammenstellung von Einnahmen aus der Beförderung von Reisegepäck			280			280
Zusammenstellung, summarische des gesammten Personals			294			294
Zusatzkarten	53			57, 185	53	
Zuschlagspflichtige Züge, Bekanntgabe derselben				114		
Zuschlagspflicht von Viehwagen in Personen-Sonderzügen				44		
Zuständigkeit der Oberbahnämter	13				13	
Zuwarten der Züge		53			375	

Nach Drucklegung des Ergänzungsbandes erschienen.

Dienstbefehl Nr. 41 vom 14. April 1896.

(Führung der Fahrberichte.)

Ab 1. Mai 1896 gelangt das in der Anlage abgedruckte Formular für den Fahrbericht zur Einführung und treten von diesem Termin ab die nachstehenden Bestimmungen an die Stelle der bisherigen Vorschriften über die Führung der Fahrberichte:

1. Fahrberichte sind zu fertigen über alle zwischen zwei oder mehreren Stationen beförderten Züge, sowie über alle Fahrten, die nur bis zu einem mindestens 500 m von der Endweiche oder dem Einfahrtssignal entfernten Punkte der freien Bahn oder einem von dieser abzweigenden Anschlußgleis ausgeführt werden, bei sonstigen Rangierfahrten nach Anordnung des Oberbahnamtes.

Die Führung des Fahrberichts obliegt, insoweit nicht einzelne Einträge den diensthuenden Stationsbeamten der vom Zug berührten Stationen zugewiesen sind, dem Zugführer, bei einzeln fahrenden Lokomotiven dem Lokomotivführer.

2. Die Ausfertigung der Fahrberichte hat nach dem Vordruck und nach folgenden Erläuterungen zu geschehen:

a) Der Kopf des Fahrberichts ist von dem diensthuenden Stationsbeamten der Zugausgangsstation auszufüllen. Die Fahrberichte der um Mitternacht abgehenden Züge sind auf den folgenden Tag zu datieren. Erstreckt sich die Fahrt eines Zuges über Mitternacht, so sind die beiden Tage der Fahrt in Bruchform, z. B. 1./2. August, einzusetzen.

b) In Spalte 3 ist durch den diensthuenden Stationsbeamten ein × oder ○ dann einzutragen, wenn eine fahrplanmäßige Kreuzung oder Ueberholung verlegt worden ist oder der Zug eine Kreuzung oder Ueberholung mit einem Sonderzug, Ergänzungszug oder sonst nicht regelmäßig oder nicht täglich verkehrenden Zug (Viehzug, Meß- und Marktzug, Sonntagszug rc. rc.) zu bestehen hat. Bei dem Verkehren von Ergänzungszügen ist das Zeichen einzutragen, gleichviel ob dieselben ausnahmsweise oder für eine gewisse Zeit ständig abgefertigt werden.

Das Kreuzungs- oder Ueberholungszeichen ist bei dem Namen derjenigen Station vorzutragen, auf welcher die Kreuzung oder Ueberholung stattfindet. Bei Kreuzungen oder Ueberholungen mit mehreren Zügen sind so viele × bezw. ○ beizusetzen, als Kreuzungen oder Ueberholungen stattfinden. Bei gleichzeitiger Kreuzung und Ueberholung ist das Zeichen ⊗ anzuwenden.

c) In Spalte 4 und 5, 8 und 9 sind die wirklichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Zuges an allen Haltstationen einzusetzen. Bei Abweichungen von der Fahrordnung, sowie bei Kreuzungen sind auch die Durchfahrtszeiten an den ohne Anhalten durchfahrenden Stationen und zwar in Spalte 4 und 5 vorzutragen.

Als Ankunftszeit gilt der Zeitpunkt, in dem der Zug an der zum Anhalten bestimmten Stelle vollständig zum Stillstand gelangt ist.

Vorheriges Halten des Zuges vor dem Bahnhof oder innerhalb desselben ist als außerfahrplanmäßiges Anhalten durch den Zugführer unter „Bemerkungen" vorzutragen und zu begründen.

Als Abfahrtszeit gilt der Augenblick, in dem sich der Zug in Bewegung setzt, als Durchfahrzeit jener, in dem der Dienstwagen die Mitte des Betriebshauptgebäudes erreicht.

d) Die Spalten 6 und 10 sind bei Verspätungen, die Spalten 7 und 11 (Aufenthalts- und Fahrzeit) bei allen Abweichungen von der Fahrordnung so lange auszufüllen, bis der Zug wieder in seinen fahrplanmäßigen Lauf gelangt ist.

e) Die Vorträge in Spalte 4 mit 11 haben, soweit nicht anders bestimmt ist, auf den Zugausgangs- und Endstationen, sowie auf den Zwischenstationen mit einem wirklichen Aufenthalt von mehr als 5 Minuten bei Personenzügen und von mehr als 15 Minuten bei Güterzügen durch den dienstthuenden Stationsbeamten, auf den übrigen Stationen durch den Zugführer zu erfolgen.

Der dienstthuende Stationsbeamte hat seinen Zeiteinträgen seine Namensunterschrift in Spalte 2 beizusetzen.

f) Für die Zeiteinträge des dienstthuenden Stationsbeamten ist die Stationsuhr, für jene des Zugführers seine von der Ausgangsstation plombierte Kursuhr maßgebend.

Etwa bestehende Unterschiede im Gang der Kursuhr und der Stationsuhr hat sich der Zugführer durch den Stationsbeamten im Fahrbericht bestätigen zu lassen.

Der Zugführer hat die Kursuhr, wenn sie während der Fahrt unrichtig geht, auf der nächsten Hauptstation richten und wieder plombieren zu lassen.

g) Die Einträge in Spalte 12 mit 19 (Zahl der Personenwagen, Achsenzahl und bediente Bremsachsen) sind von dem Zugführer unter Beachtung des § 362 der F.-D.-J. in der Weise zu vollziehen, daß die vorzutragenden Zahlen den Bestand bei der Abfahrt von der betreffenden Station darstellen.

Dabei ist, insolange sich die Zahl nicht ändert, weder ein Vortrag zu machen, noch ein Wiederholungszeichen zu setzen, sondern die Spalte leer zu lassen. Aendert sich die Zahl, so ist die Gesammtzahl neu einzusetzen. Fehlt eine Wagengattung, so ist dies durch einen Strich anzudeuten.

Kalte Lokomotiven, Tender und Küchenwagen sind in Spalte 16, Heizwagen in Spalte 17 vorzutragen.

Bei den Bremsachsen ist durch Beisetzung des Buchstabens
H anzudeuten, daß die Bremsen von Hand bedient sind, während der Buchstabe
L Luftdruck- (Westinghouse- oder Carpenter-) und der Buchstabe
V Vakuum- oder Luftsauge- (Hardy-) Bremse bedeutet.

h) In Spalte 20 ist die nach den einschlägigen Bestimmungen ermittelte Belastung des Zuges in Tonnen durch den Zugführer einzusetzen. Neuvorträge haben nur bei Aenderungen in der Belastung zu erfolgen.

i) In Spalte 21 ist der Witterungscharakter bei der Abfahrt des Zuges durch den dienstthuenden Stationsbeamten kurz vorzutragen.

Einträge während der Fahrt hat der Zugführer vorzunehmen und zwar nur dann, wenn Witterungsänderungen eintreten, welche auf den Lauf des Zuges von Einfluß sind.

Der bisher noch geführte Vortrag der Personenfrequenz des Zuges fällt auf Haupt- und Vizinalbahnen für die Folge weg und werden zur Ermittlung der durchschnittlichen Besetzung der einzelnen Züge künftig periodische Zählungen stattfinden, bezüglich deren besondere Verfügung erfolgt. Auf Lokalbahnen ist mit Rücksicht auf das hier eingeführte System der Wertbillets jeweils in Spalte 21 die ganze Zahl der Reisenden von Station zu Station vorzutragen. Insoweit nicht eigene Formulare aufgelegt sind, ist die Ueberschrift in Spalte 21 dementsprechend zu ändern. Der Witterungs-Charakter ist auf Lokalbahnen durch den dienstthuenden Stationsbeamten der Zugausgangsstation auf dem Kopf des Fahrberichts vorzutragen, während Aenderungen während der Fahrt, die auf den Lauf des Zuges Einfluß haben, durch den Zugführer unter „Bemerkungen“ zum Ausdruck zu bringen sind.

k) Auf der Rückseite des Fahrberichts sind unter „Vortrag der Lokomotiven“ alle arbeitenden Lokomotiven im Zuge aufzuführen. Hiebei ist dem Namen bezw. der Nummer der Zugsmaschine der Buchstabe Z, jenem einer dienstthuenden Vorspannmaschine der Buchstabe V, einer Schiebelokomotive S und einer rückkehrenden oder sonst mitfahrenden Lokomotive der Buchstabe M vorzusetzen.

3. Unter „Bemerkungen“ sind die Verspätungen und Fahrtversäumnisse kurz, aber erschöpfend zu begründen.

4. Ferner sind daselbst alle den Zug berührenden besonderen Vorfälle vorzutragen, so namentlich:

a) Nicht abgewartete und nicht erreichte Anschlüsse.

b) Etwa im Zuge laufende außergewöhnliche Transporte, wie Salonwagen, Leichentransporte, kalte Lokomotiven, Tender ꝛc. ꝛc. Bei Salonwagen und den nicht im regelmäßigen Dienste laufenden Schlaf- oder Personenwagen sind außer der Anzahl der für die Benutzung des Wagens gelösten Fahrkarten oder nachgewiesenen Freifahrtslegitimationen noch die Eigenthumsverwaltung und Nummer des Wagens, sowie bei Reisen Hoher und Höchster Herrschaften die Insassen desselben vorzutragen; ferner hat die Spalte „Bemerkungen“ zu enthalten:

c) Bei Sonderzügen, deren Veranlassung und die Zahl der zahlbaren Personen- und Güterwagen unter Angabe der Achsenzahl der einzelnen Wagen. Auch ist vorzumerken, ob die Gebühren vorausbezahlt oder gestundet sind.

d) Namen und Diensteigenschaft der den Zug als Controlorgane, bei Sonderzügen als Reisekommissäre begleitenden Beamten, sowie der etwa auf der Maschine mitfahrenden Beamten oder Bediensteten, ferner des außer Dienst oder ohne Freifahrtsausweis nach besonderer Anordnung im Zuge fahrenden Personals unter Bezeichnung des Anlasses der Fahrt desselben, endlich bei den Expreßzügen Name und Stand der den Zug mit Freifahrts-Legitimationen benutzenden Reisenden unter Angabe der zurückgelegten Strecke und Bezeichnung der Freifahrts-Legitimationen nach Nummer und ausstellender Verwaltung.

e) Fundgegenstände, eingehobene Beträge für Wagenbeschädigungen oder Reinigungsgebühren, Geschenke für das Zugpersonal bei Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften.

f) Außergewöhnliche Vorkommnisse und Unregelmäßigkeiten jeder Art, insbesondere im Signal-, Wechselwärter- und Bahnbewachungsdienst, Einfahren in falsche Gleise, Ueberfahren von Haltsignalen, jedes außerfahrplanmäßige Anhalten des Zuges, vorschriftswidrige Kürzungen der Fahrzeit, mangelhaftes Funktionieren der Bremse, mangelhafte Erleuchtung und

Heizung des Zuges, Beschädigungen und Mängel der Bahn, der Lokomotive und Wagen, auffallend unruhiger Gang der Fahrzeuge, Warmlaufen von Achsen, vorschriftswidriges Verhalten des Zugs- und Stationspersonals, Anstände im Freifahrtswesen, Einstellung von Verstärkungswagen und die Veranlassung hiezu (D.-B. 16 von 1896), Benutzung der Notbremse oder Zugleine, bahnpolizeiliche Uebertretungen u. s. w.

g) Unfälle, sowie alle durch den Zug veranlaßten oder bei ihm vorgekommenen Beschädigungen von Personen, Gütern und Betriebsmitteln unter kurzer Thatbestandsangabe.

Die Einträge nach a und c erfolgen durch den dienstthuenden Stationsbeamten und sind von diesem zu unterzeichnen, alle übrigen durch den Zugführer.

5. Alle besonderen fahrdienstlichen Anordnungen für den Zug sind von dem dienstthuenden Stationsbeamten mit Namensunterschrift im Fahrbericht vorzutragen, so namentlich:

a) Die Verlegung von Kreuzungen und Ueberholungen nach den einschlägigen Bestimmungen der F.-D.-J.

b) Kreuzungen und Ueberholungen mit Sonderzügen, sowie das Verkehren von Ergänzungszügen und von allen nur an bestimmten Tagen verkehrenden Zügen (Bier-, Vieh-, Meß- und Markt-, Sonntagszügen 2c. 2c.), mit denen der Zug Kreuzungen oder Ueberholungen zu bestehen hat oder denen er auf Doppelbahn begegnet. Bei Ergänzungszügen ist es gleichgiltig, ob sie ausnahmsweise oder für eine bestimmte Zeit täglich abgefertigt werden.

Ueber das Verkehren der im vorstehenden Absatz bezeichneten Züge ist auch dann Fahrberichts-Vortrag zu machen, wenn der Zug mit ihnen bei Verspätungen von ½ Stunde oder weniger noch Kreuzungen, Ueberholungen oder Begegnungen auf der Ausgangs-, End- oder einer Abzweigungs-Station zu bestehen haben würde.

c) Das Ausfallen von Zügen, mit denen der Zug Kreuzungen, Ueberholungen oder auf Doppelbahnen Begegnungen zu bestehen hat, oder mit denen er solche bei Verspätungen von ½ Stunde und weniger auf der Zugausgangs-, End- oder einer Abzweigstation zu bestehen haben würde. Es gilt dies auch von den infolge der Sonntagsruhe nicht verkehrenden Zügen.

d) Der Befehl zur Aufnahme von Signalen nach den einschlägigen Bestimmungen der Signalordnung und der F.-D.-J. Die Signale sind hiebei ihrer Nummer und ihrer Bedeutung nach zu bezeichnen.

e) Der Befehl zu außerfahrplanmäßigem Anhalten in oder vor einer Station oder an einem Punkte der freien Bahn.

f) Der Befehl zu außerfahrplanmäßiger Durchfahrt durch eine Station.

g) Der Befehl zur Kürzung der Fahrzeiten (§ 503 a F.-D.-J.).

h) Der Befehl, eine Strecke langsam oder mit besonderer Vorsicht zu befahren, so namentlich, wenn an der Strecke Umbau- oder Unterhaltungsarbeiten vorgenommen werden, durch welche die Bahn zeitweise unfahrbar wird (§§ 60 ff. F.-D.-J.).

Die durch Signal 5 a („der Zug soll langsam fahren") gekennzeichneten Strecken sind im Fahrbericht nur dann vorzutragen, wenn eine Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit bei Personen- und Schnellzügen auf weniger als 45, bei Güterzügen und einzeln fahrenden Lokomotiven auf weniger als 45 km in der Stunde notwendig ist. In letzterem Falle ist die jeweils zulässige Geschwindigkeit im Fahrberichte vorzuschreiben.

i) Zahl, Bestimmungsstationen und Bruttogewicht der auf Zwischenstationen einzustellenden Wagen. Bei größerer Wagenzahl ist das Formular 1496 „Meldung über Unterwegswagen" als Beilage zum Fahrbericht zu verwenden.

6) Der Zugführer hat den Lokomotivführer und das übrige Zugpersonal, soweit nötig, von den im Fahrbericht vorgetragenen Anordnungen zu verständigen. In den in lit. a, b, c, e und h bezeichneten Fällen hat der den Fahrberichts-Vortrag erstellende dienstthuende Stationsbeamte dem Zugführer einen gleichlautenden, schriftlichen, mit seiner Unterschrift versehenen Befehl für den Lokomotivführer zu übergeben, welcher dem letzteren von dem Zugführer gegen Unterschrift auf dem Fahrbericht auszuhändigen ist.

7. Jedem nach Ziffer 3—5 auf einer Station erfolgenden Eintrag ist der Stationsname voranzusetzen.

8. Da der Fahrbericht zum urkundlichen Nachweis für den Lauf des Zuges und alle damit zusammenhängende Vorgänge dient, ist die gewissenhafte und wahrheitsgetreue Führung desselben Pflicht aller damit befaßten Beamten und Bediensteten.

9. Die Einträge sind mit Tinte oder, wenn sie nicht im Dienstwagen oder im Betriebsbureau erfolgen, mit Tintenstift zu machen, müssen deutlich geschrieben und Schreibversehen so geändert werden, daß der ursprüngliche Vortrag noch leserlich ist. Rasuren sind unzuläſſig. Die Berichtigung der von dem dienstthuenden Stationsbeamten vollzogenen Einträge ist von diesem selbst vorzunehmen. Ist dies wegen Mangels an Zeit nicht möglich, so hat der Zugführer den Vortrag unter Begründung der Abweichung unter „Bemerkungen" richtig zu stellen. Verweigert der Abfertigungsbeamte einen Eintrag, der ihm obliegt, so hat diesen der Zugführer selbst unter Beifügung entsprechender Bemerkung zu machen.

10. Reicht der für die Bemerkungen vorgesehene Raum nicht aus, so ist eine Anlage anzuheften und dies im Fahrberichte anzugeben, während auf der Anlage der Fahrbericht, zu welchem sie gehört, nach Zugnummer und Datum anzuführen ist. Das Gleiche gilt von der bei Sonderzügen dem Fahrberichte als Anlage beizufügenden Detailfahrordnung.

11. Alle sonstigen Beilagen des Fahrberichts, insbesondere die Wagenverzeichnisse, Militärfahrscheine, abgenommenen Freifahrtslegitimationen, Ausweise maschinentechnischer Praktikanten und Adspiranten für die Mitfahrt auf der Lokomotive, Certifikate für Hoffendungen u. s. f. sind von dem Zugführer zusammenzuheften und deren Zahl am Schlusse des Fahrberichts als „getrennte Beilagen" vorzutragen. Auf der obersten Beilage ist Zugnummer und Datum des Fahrberichts, zu welchem die Beilagen gehören, vorzumerken.

12. Der etwa zwischen dem letzten Vortrage und der Stelle für die Unterschrift übrigbleibende leere Raum ist sodann von dem Zugführer mittelst einer schräg nach abwärts gezogenen Linie zu kassieren und die Richtigkeit der Einträge durch Unterschrift zu bestätigen.

13. Der Fahrbericht nebst Beilagen ist vom Zugführer auf der Endstation dem dienstthuenden Stationsbeamten des Zuges abzuliefern und von diesem sofort einer Prüfung zu unterziehen. Etwaige mangelhafte oder fehlende Einträge sind hiebei durch den Zugführer ergänzen zu lassen.

Der Stationsbeamte hat sodann in den Spalten 13 mit 17 und in Spalte 20 mit rother Tinte die Zahl der thatsächlich geleisteten Achs- und Belastungskilometer in der Weise zu berechnen, daß jeweils die Achsen- bezw. Tonnenzahl mit der Zahl der durchfahrenen Kilometer und zwar mit der kilometrischen Entfernung bis zu jener Station, in welcher sich die Achs-

bezw. Tonnenzahl ändert, multipliziert und für jede Teilstrecke und Spalte die Summe der so erhaltenen Produkte gezogen und eingetragen wird. Die Prüfung und vorschriftsmäßige Verarbeitung des Fahrberichts hat er sodann am Schluß durch seine Unterschrift zu bestätigen.

14. Die Station hat die im Laufe des Tages eingekommenen Fahrberichte zu sammeln und, nach der Reihenfolge der Züge geordnet, nach Vorschrift an das k. Oberbahnamt einzusenden.

15. Nach Prüfung und Fertigung der sich als notwendig erweisenden Auszüge am Oberbahnamt sind die Fahrberichte unverzüglich an das Fahrdienstbureau der Generaldirektion einzusenden.

16. Alle mit den vorstehenden Bestimmungen in Widerspruch stehenden bisherigen Vorschriften, insbesondere die §§ 389 mit 400, 404 lit. a und 799 letzter Absatz der F.-D.-J. und die §§ 39—48 der Dienstanweisung für die Oberkondukteure und Kondukteure treten hiemit außer Kraft.

Die notwendigen Fahrberichts-Formulare sind beim Materialdepot der G. D. rechtzeitig zu bestellen. Insoweit dieselben mit dem Vordruck der Stationen für einzelne Strecken bis zum 1. Mai l. J. nicht mehr fertig gestellt werden können, sind die Stationen in Spalte 2 durch den Zugführer, die Kilometer von Station zu Station in Spalte 1 durch den dienstthuenden Stationsbeamten nach Einlieferung des Fahrberichts einzutragen. Von der Anlage abweichende Formulare dürfen ab 1. Mai 1896 nicht mehr verwendet werden.

Von diesem Dienstbefehl ist jedem Betriebsbeamten, Zugführer und Kondukteur, sowie Lokomotivführer ein Exemplar nachweislich auszuhändigen.

Anlage.

Königl. Bayer. Staatseisenbahnen.

Fahrbericht

des .... zuges Nr. .... von .... nach ....

vom ....ten .... 189....

Fahrplanmässige Abfahrtszeit .... Uhr .... Min.
Fahrplanmässige Ankunftszeit .... Uhr .... Min.

Kilometer	Stationen	× oder ○	Ankunft U.	Ankunft M.	Ankunft Später M.	Aufenthalt M.	Abfahrt U.	Abfahrt M.	Abfahrt Später M.	Fahrzeit M.	Zahl der Personenwagen	Achsenzahl der Personen-Wagen	Achsenzahl der Dienst- und Gepäck-Wagen	Achsenzahl der Post-Wagen	Achsenzahl der Güterwagen beladen	Achsenzahl der Güterwagen unbeladen	Bediente Bremsachsen beladen	Bediente Bremsachsen unbeladen	Belastung in Tonnen	Wetter
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

u. s. w.

(Rückseite des Fahrberichtes.)

Vortrag der Lokomotiven und des Zugpersonals.

Der Lokomotiven Name oder Nummer	Klasse	Lokomotivführer	Heizer	Hilfsheizer	Stationsort	von	bis

	Name	Stationsort	von	bis		Name	Stationsort	von	bis
Zugführer					Wagenwärt.				
Personenkondukteur					Wagenwärtergehlf.				
					Bremser				
Gepäckkondukteur									

Bemerkungen.

Nicht abgewartet wurde der Anschluss von Zug Nr.

Nicht erreicht wurde der Anschluss an Zug Nr.

Unterschrift des Betriebsbeamten der Zugsendstation:

Unterschrift des Zugführers:


Dingolfing
urg
Neu
ofing
Mü
bach
Trost

[redacted] [redacted]

